das AUTO MOTOR UND SPORT



TEST BORGWARD 2400 PULLMAN

KURZTEST MERCEDES 219 MIT HYDRAK

HEFT 1

4. JANUAR 1958

POSTVERLAGSORT STUTTGART

MOTOR-REVUE

Winterausgabe 1957 – Heft 24

Aus dem Inhalt

In Großformat auf Kunstdruckpapier
Mehrfarbendruck, DM 5.– + 50 Pf Porto

estellabschnitt

n VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE
tuttgart, Postfach 1042

iefern Sie bitte .... Exemplar(e) der
OTOR-REVUE Winterausgabe 1957 zum
reise von DM 5.– und 50 Pf für Porto.

iefern Sie ab .... die MOTOR-
EVUE im Abonnement zum ermäßigten Jah-
esbezugspreis von DM 18.– und DM 2.– Porto
ür 4 Ausgaben.

er Betrag wird am .... auf Ihr
ostscheckkonto Stuttgart 161 37 eingezahlt –
ann bei Lieferung durch Nachnahme (55 Pf
eurer!) erhoben werden.

....
Name oder Firma

....
Ort und Kreis

....
Straße und Hausnummer

....
Datum und Unterschrift

Bitte deutlich, möglichst in Blockschrift, schreiben



Überall wird die MOTOR-REVUE stark beachtet: Weltmeister Fangio, Graf Trips und Huschke von Hanstein auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 1957



Ein neues Heft – eine neue Freude!

Das nebenstehende Inhaltsverzeichnis gibt Ihnen einen Überblick über die Vielzahl bemerkenswerter Themen, die in Heft 24 der bestechend schönen MOTOR-REVUE geboten werden. Und wenn das neue Heft vor Ihnen liegt, dann werden Sie begeistert sein: über die fesselnden Berichte, die mitreißenden Fotos, die klaren und instruktiven Zeichnungen und über die hervorragende Ausstattung. Machen Sie sich eine Freude lassen Sie sich die Winterausgabe 1957 kommen! Der anhängende Bestellzettel erleichtert Ihnen die Auftragserteilung



Dieser Bestellzettel erleichtert Ihnen die Auftragserteilung!

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

„Geschwindigkeit in Grenzen"

(Siehe Leitartikel, Heft 25)

Bitte, bitte, lieber Strepp, bitte nein! Bitte nicht nach immer neuen Verkehrsgesetzen rufen – wir haben sowieso schon dreimal mehr davon als nötig! – und schon gar nicht nach solchen, deren Einhaltung doch wieder kein Mensch vernünftigerweise kontrollieren kann. Ich sehe sonst mit Grausen die Zeit kommen, da jeder Autofahrer auf dem Nebensitz einen Ministerialbeamten mitzuführen hat und ausschließlich nach dessen Weisungen fahren darf. Die Zuckelköppe auf der Autobahn, die können Sie, wenn Sie wirklich wollen, auch schon nach § 1 StVO drankriegen, und im übrigen wirkt da nach meinen Beobachtungen im Rheinland schon allein das Auftauchen eines weißen Polizei-Porsches wahre Wunder.

Dr. rer. nat. Rupprecht Maushart, Karlsruhe

Schlechtes Benehmen gegenüber Fahrschülern

Womit haben es die armen Fahrschüler verdient, daß sie von den „alten" Kraftfahrern so schlecht behandelt werden? Das Schild „Fahrschule" am Wagen scheint ein Freibrief für alle nur möglichen schlechten Manieren zu sein. Sogar wenn ich selbst oder andere „fertige" Fahrer den mit Schildern versehenen Schulwagen durch die Stadt bewege, ist das der Fall. Das ist kein Trugschluß: wenn die Schilder abgenommen oder zugedeckt sind, hört es schlagartig auf oder geht wenigstens, wenn ich den von stärkeren Fahrzeugen nicht für voll genommenen – übrigens sehr flotten und wendigen – Lloyd benutze, auf ein erträgliches Maß zurück. Das fällt sogar Fahrschülern auf, denn bei Prüfungsfahrten werden die Fahrschulschilder grundsätzlich entfernt. Fragt mich ein Schüler, warum dies so sei, dann entgegne ich stets: Damit Sie von anderen Fahrern anständiger behandelt werden! Fährt also meine Frau oder meine Schwester mit dem Wagen in die Stadt, so werden die Fahrschulschilder abgenommen und die Belästigungen und Gefährdungen hören auf. Es beginnt beim Überholen mit Zentimeterabstand, wobei man nicht daran denkt, daß der Schulwagen beim Schalten oft seitlich weggeht, weil der Schüler eine unbeabsichtigte Gegenbewegung zur Schaltbewegung macht. Auch sehr beliebt ist das Überholen mit anschließendem Rechtseinbiegen, Anhalten oder scharfem Bremsen, das Anhupen von hinten bei allen möglichen und unmöglichen Gelegenheiten und das wissentliche Nichtbeachten der Vorfahrt nach Erspähen des vorn angebrachten Fahrschulschildes. Ich frage darum meine Mitkraftfahrer, die bei verdeckten Schildern ganz angenehm sind: Warum tut Ihr so etwas? Habt Ihr vergessen, daß Ihr auch einmal angefangen habt? Wollt Ihr den Fahrschüler ärgern oder den Lehrer? Wollt Ihr vielleicht das unerwünschte Hindernis veranlassen, am nächsten Baum zu enden, oder warum wird der Anfänger erst dann anständig behandelt, wenn er nicht mehr als solcher zu erkennen ist?

Fahrschule Günter Flach, Bremen

Tan mucho dinero por nada

(Siehe Heft 24, Seite 20)

Die Strecke Köln–Neuß kenne ich nicht, weiß also nicht, ob die neuen Rückstrahler an den Straßenrändern dort so wirken wie geschildert, nämlich bei Abblendlicht nicht zu sehen sind. Dagegen kenne ich die Strecke Bremen–Osnabrück, Bundesstraße 51, sehr genau. Dort hat man solche Rückstrahler ebenfalls angebracht, auf beiden Straßenseiten weiß, rechts ein senkrechter Strich, links zwei Punkte übereinander. Diese sind auch bei Abblendlicht ausreichend zu sehen, immer mindestens vier bis fünf Stück. Auf Grund meiner Erfahrungen (ich bin infolge starken Gegenverkehrs die ganzen 120 km schon nur mit Abblendlicht gefahren!) halte ich die Einrichtung für ausgezeichnet. Der Verlauf der Straße ist auch abgeblendet ausreichend zu erkennen. Es kommt noch eines hinzu: Wenn vor einem auf der eigenen Fahrbahn irgend etwas herumturnt, was kein Licht hat, kann man das dadurch erkennen, daß einer dieser Rückstrahler – wenn auch nur kurz – einmal nicht zu sehen ist, man also gewarnt wird, noch vorsichtiger zu sein. Das möchte ich zur sachlichen Erweiterung der Erfahrungen mitteilen.

Karl Schroeder, Ibbenbüren (Westf.)

*

Lieber Strepp! Zwar weiß ich nicht, wie vielen Lesern Deine Geschichte von dem vielen Geld, das für nichts, d. h. für diese neuen Rückstrahler, an unsern Straßenrändern ausgegeben wird, spanisch vorgekommen ist und wie viele Zuschriften Du bereits dafür bekommen hast. Mir jedenfalls kommt Dein Spanisch ziemlich schlecht vor – viel schlechter noch als Dir die ominösen Rückstrahler. Ein braver deutscher Schulmeister hätte vielleicht übersetzt: Tanto dinero para nada. Was ein Spanier sogar verstanden hätte, auch wenn er das, was Du meinst, sicherlich anders ausgedrückt hätte, etwa so: Mucho ruido y pocas nueces – „Viel Lärm um wenig Nüsse". Was wir zwar ebenfalls verstehen, aber ebensowenig sagen würden.

Nun, Du suchtest ja mit Absicht eine Mystifikation. Das ist Dir zweifellos gelungen. Aber so ganz bin ich mit Dir nicht einverstanden – auch abgesehen von Deiner linguistischen Equilibristik. Wir haben hier im südlichen Schwarzwald in letzter Zeit ein paar sehr schöne Straßenverbesserungen und auch neue Stücke erhalten, die alle mit diesen Rückstrahlern versehen sind (die orangefarbenen Glitzeraugen sind bei uns allerdings links, die weißen rechts angebracht – hast Du Dich da nicht vertan?). Ob Punkte oder Striche, das scheint mir ganz unwesentlich zu sein; ich kann in dieser so wichtig genommenen Differenzierung bisher keinen praktisch wirkungsvollen Zweck erkennen. Aber eines steht für mich außerhalb jeden Zweifels: Bei Nebel – und den gibt es hier, besonders im November, sehr häufig – sind diese Glitzeraugen außerordentlich nützlich, angenehm und beruhigend. Auch, und das ist ja gerade bei Nebel das Übliche, wenn mit Abblendlicht gefahren wird. Mögen Deine „Berechnungen am Grünen Tisch" noch so akkurat sein: Wer nachts im Nebel zu fahren hat, weiß diese Rückstrahler sehr zu schätzen.

Gewiß mag damit durchaus noch nicht ein Optimum erzielt worden sein. Es sind ja bekanntlich weitere Versuche im Gang, wobei besonders sich selbst reinigende, rückstrahlende Nägel, auch solche, die in Gummi gelagert sind und „tauchen" können, im Vordergrund des Interesses zu stehen scheinen, sei es zur Markierung der Mittellinie oder für Seitenlinien. Dabei wird erwogen, die (rechte) Seitenlinie so weit in die Straße zu verlegen, daß die Nägel überfahren werden und sich daher immer wieder selbst reinigen. Das geht natürlich nur bei tauchenden Nägeln und hat leider nur dann einen Sinn, wenn keine Schnee- oder Eisdecke auf der Straße liegt. Außerdem sind diese Dinger sehr teuer.

Um nun aber auf Deinen Steuer-dinero zurückzukommen, lieber Strepp: Da beklagen wir uns seit Jahr und Tag über die Vernachlässigung unserer Straßen und das viele zweckentfremdete Geld. Wir dürfen auch mit Recht verlangen, daß unser Geld sinnvoll ausgegeben werde. Doch nun falle uns bitte nicht in den Rücken, wenn die Sache mit den Glitzeraugen vielleicht nicht gleich auf Anhieb vollkommen glückt. Anderswo wird sicherlich sehr viel mehr Geld sehr viel sinnloser ausgegegen – meinst Du nicht auch? Ich jedenfalls bin der Ansicht, daß die Straßenmarkierung mittels Rückstrahlern, alles in allem genommen, doch eine sehr gute und begrüßenswerte Sache ist – auch wenn sie zweifellos noch ihre Mängel und Fehler hat.

Ubald von Roll, Zell (Wiesental)

Hat sich einen Hund geleistet

Hiermit bestelle ich das AUTO, MOTOR und SPORT ab. Da mir Ihre Zeitschrift, solange ich sie bezog, nur Freude bereitet hat, möchte ich Ihnen meine Kündigung begründen. Grund für die Bestellung war meine Absicht, mir ein Auto zu kaufen. Von diesem Gedanken bin ich aber durch Ihre Zeitschrift völlig abgekommen. Ich bin nicht gewillt, mit fliegenden Fahnen im deutschen Verkehrschaos unterzugehen. Als Ersatz habe ich mir einen Hund geleistet. Das ist gesünder und weniger gefährlich. Ich scheide ungern.

Lehrer Willi Dietzel, Aufenau über Wächtersbach

Volkswagen-Test

(Siehe Heft 24, Briefe an die Redaktion)

Bezugnehmend auf die Zuschrift von Herrn Claus Corts möchte ich Ihnen als VW-Besitzer (Jg. 54) folgendes mitteilen: Ich bestätige Herrn Corts, daß die Vorderräder in eingeschlagenem Zustand unter bestimmten Verhältnissen an den Kotflügeln reiben, z. B., wenn man in eine Einfahrt fährt, welche eine für diese Zwecke herabgelassene, niedrige (!) Bordschwelle hat, oder ferner beim Befahren eines nicht ganz ebenen Werkstatthofes.

Zum Ölverbrauch: Wie mir ein Freund nochmals bestätigte, verbraucht sein neuer VW (große Heckscheibe) nachweisbar über 1 Liter Öl auf 1000 km. (Der Ölverbrauch meines 54er ist völlig normal.) Es wäre sicher interessant festzustellen, ob es sich bei dem Ölverbrauch des 57er nur um Ausnahmen handelt und ob der Konstruktionsfehler am Kotflügel Ihrem Tester und der Allgemeinheit, mit Ausnahme von Herrn Corts, bis jetzt noch nicht aufgefallen ist.

Hans Schimrock, Berlin-Steglitz

*

Das von Leser Corts gespannt erwartete Echo ist im Leitartikel „Ist der VW wirklich veraltet?" in gewissem Sinne schon vorweggenommen. Diesem Leitartikel wie auch dem Volkswagen-Test in Heft 21 kann ich nur beipflichten, denn sie sind sachlich und unvoreingenommen. . . . Die Straßenlage des VW schlechthin als schlecht und seine Windempfindlichkeit glattweg als gefährlich zu bezeichnen, wie Leser Corts es tut, halte ich für stark übertrieben. . . . Daß die Reifen der Vorderräder den Kotflügel streifen, habe ich nur ein einziges Mal erlebt, als ich einer engen Torausfahrt wegen die Lenkung ganz voll einschlagen mußte. Haarnadelkurven habe ich in den Alpen, den Vogesen und weiß Gott wo sonst noch bergauf und bergab mit meinen beiden VW zur Genüge gedreht, ohne mit den Reifen die Kotflügel zu streifen. Übrigens sehr im Unterschied zu einigen meiner früheren Wagen. . . . Ölverbrauch: Noch bei keinem meiner beiden VW brauchte ich von Ölwechsel zu Ölwechsel auch nur einen Tropfen Öl nachzufüllen.

Dipl.-Ing. Ph. Spieß, Oberregierungsrat a. D., München-Pasing

*

Vielleicht kann ich Herrn Corts mit einem Rat dienen. Die Vorderräder seines VW streifen wahrscheinlich gar nicht an den Kotflügeln, sondern am Chassis. Wenn die Lenkung des VW ganz eingeschlagen wird und der Wagen dazu noch stark schiebt, so kommt es – bei älteren Modellen noch eher – vor, daß der Reifen des kurveninneren Rades am Chassis schleift. Das Geräusch läßt ohne weiteres vermuten, die Reifen schliffen an den Kotflügeln. In rechtslaufenden Spitzkehren bei Pässen mag dieses Schleifen durch den plötzlich auftretenden Steigungswinkel begünstigt werden. Wie dem abzuhelfen ist, wird jeder mittelprächtige Stift einer VW-Vertretung Herrn Corts erzählen können.

Nach Entfernen der vorderen Radtrommeln werden auf jeder Seite jeweils die vorderen 10 mm Ankerblech-Befestigungsschrauben durch längere Schrauben ersetzt. Diese Schrauben stehen um eine Kleinigkeit aus dem Rücken des Achsschenkels und drücken bei scharfem Radeinschlag gegen den Lagerbügel. Der Radeinschlag wird dadurch um ein geringes reduziert, was für die Praxis aber völlig belanglos ist.

Ich war einige Jahre in VW-Vertretungen tätig, habe aber nie davon gehört, daß dieserhalb die Kunden besonders geklagt hätten. Was den Ölverbrauch des VW von Herrn Corts anbelangt, so dürfte der genauso hoch wie selten sein.

Manfred Besser, Weil am Rhein

Armbanduhr

In Heft 24 schreiben Sie, daß jeder Volkswagenfahrer bei 100 000 km seine goldene Armbanduhr bekäme. Dies stimmt nicht ganz. Mein VW hat jetzt 110 000 km hinter sich gebracht, nicht nur ohne Reparaturen, sondern auch unfallfrei. Was habe ich bei 100 000 km bekommen? Eine kleine goldene Nadel, eine Plakette und eine Urkunde. Von einer Uhr war nicht die Rede. Als ich mich dann wegen der Uhr bei der Firma meldete, hieß es, nur der Fahrer bekäme die Uhr, nicht der Inhaber des Wagens. Wenn aber der Fahrer und der Inhaber dieselben Personen sind, wird keine Uhr abgegeben. (Meine private Meinung ist, nur die Betrüger bekommen eine Uhr. Denn ich kenne einige Herren, die auch Fahrer und Inhaber sind, haben die Uhr aber erhalten.) Warum nicht einheitlich? Ich stehe auf dem Standpunkt, wenn schon, dann alle. Geben Sie mir bitte einmal über die Angelegenheit Auskunft, ich wäre gern darüber unterrichtet. Ich muß jetzt bzw. will mir einen neuen Wagen zulegen, nicht weil der VW Mucken hat oder sonst etwas, nein, nur ich bin jeden Tag unterwegs und man steckt in keinem Motor drin. Aber ob ich mir unter diesen Umständen nochmals einen VW kaufe, weiß ich noch nicht.

Wilhelm Wörsdörfer, Aschaffenburg

*

Einige Tage bevor Ihr Heft 24 erschien, bekam ich vom VW-Werk ein Päckchen mit den Utensilien für die Absolvierung der 100 000 km. Es war darin zu finden: 1 Urkunde, eine goldene Anstecknadel mit dem Kennzeichen VW und 2 Plaketten mit 4 Schrauben zum Anbringen derselben an meinem Wagen. Was ich jedoch in diesem Päckchen vergeblich suchte, war die goldene Armbanduhr. Ich war sehr erstaunt darüber und bin es heute noch viel mehr, nachdem ich Ihren obenangeführten Artikel gelesen habe, in welchem Sie schrieben, daß auch heute noch die goldene Armbanduhr für die 100 000 km-Absolventen zur Verteilung kommt. Da diese Frage ja bei der Vielzahl der gefahrenen VW von großem Interesse sein dürfte und Sie in Ihrem Bericht ja selbst schreiben, daß es beim VW nichts Besonderes darstellt, 100 000 km mit diesem Wagen zu fahren, möchte ich Sie bitten, in dieser Sache einmal Nachforschungen anzustellen und Ihre Leser, zu denen auch ich gehöre, zu informieren.

Georg Hege, Mannheim-Rheinau

Wir haben immer goldene Armbanduhren nur an die Fahrer von Volkswagen und nicht an die Eigentümer gegeben. Das geschieht, weil wir glauben, der Eigentümer werde durch die Ersparnis von Reparaturkosten schon mit einer Anerkennung durch den Wagen selbst versehen. Der Fahrer aber, der nicht Eigentümer ist, hat diesen Gewinn nicht. Ihm soll deshalb die Uhr gegeben werden.

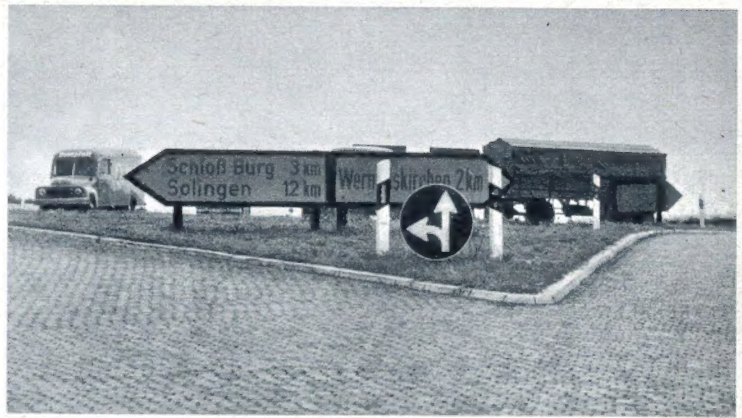
Volkswagenwerk GmbH., Wolfsburg

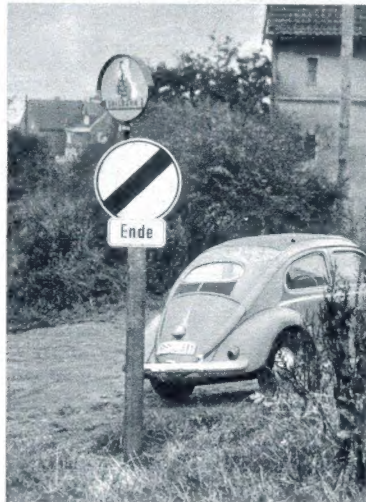


Polizei-Unfall-Accident

Der Artikel „Gefährliche Arbeit für die Polizei" in Heft 23 fand mein besonderes Interesse. Auffallend ist, wie oft Herr Weitmann hervorhebt, daß des Nachts als Warnlichter dienende Signallampen überfahren werden. Diese Erscheinung kennt unsere hiesige Polizei auch. Ich ließ mir kürzlich von ihren Erfahrungen berichten, wobei sich herausstellte, daß offenes Feuer, das als Signallicht dient, nie, aber auch gar nie und von keinem Fahrer überrollt wird! Die lebende Flamme einer Petrolfackel, wie Sie sie links außen auf meinem Foto finden, hat sich als Warnlicht bei Verkehrsunfällen ausgezeichnet bewährt. Im übrigen sehen Sie auf dem Bilde auch das bei uns zur Verwendung kommende Schild aufgestellt, das zum deutschen Wort „Unfall" auch noch das international verständliche „Polizei" und das international nicht minder verbreitete, weil englische und französische Wort „Accident" aufweist. Bei dieser Wörterkombination ist der Italiener am wenigsten berücksichtigt, doch ist er in unsern kühleren Regionen diesseits der Alpen ohnehin nicht so häufig anzutreffen, und wenn, dann fährt er in der Regel derart hellwachen Sinnes, daß er die schlechtere Berücksichtigung ohne weiteres überkompensiert. Auf Autobahnen mit ihrem schnellen Verkehr wäre es wohl richtig, wenn mehrere solche niedrige Schilder statt eines einzelnen auf einem Dreibein aufgestellt würden. Denn, in der Tat, ein einzelnes Signal kann übersehen werden. Indes, mit den beiden letzten Sätzen wage ich mich schon allzusehr auf die Äste hinaus, denn unser Land besitzt ja mit Ausnahme jener 4 km zwischen Luzern und Ennet-Horw – eines Stückes, das nahezu breiter als lang ist – keine Autobahnen.

Werner Melli, Journalist, Bern (Schweiz)





Schilder

Bild links: Zwei solcher Schilder stehen zwischen Schloß Burg an der Wupper und Wermelskirchen. Zwischen den Schildern wird an der Straße gebuddelt und die Geschwindigkeit ist begrenzt. Der Schrägbalken bedeutet bekanntlich „Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung", und an dem Schild „Ende" erkennt man, daß das Ganze ohne Sinn und Verstand aufgestellt wurde. – Bild oben: Die Wegweiser sind doch wirklich groß genug, was hat dieses Fahrtrichtungsschild dort noch zu suchen? Es war sicher einer zuviel geliefert worden und der mußte irgendwo untergebracht werden!

Ernst Schaub, Remscheid

Was uns Gerichte und Staatsanwälte schuldig bleiben

Da hat eben die Juristische Abteilung des ADAC ein erfreuliches Urteil verbreitet, das einen Kraftfahrer freispricht, welcher sich Samstagabend nicht nach einer kilometerlangen 20 km-Vorschrift einer Baustelle gerichtet hatte und schneller gefahren war, weil die Straße fertiggestellt war und keinerlei Arbeit auf ihr stattfand. Nicht berichtet wird aber davon, daß das Gericht oder der Staatsanwalt etwas gegen diejenigen Leute unternommen haben, welche die unsinnigen Schilder aufgestellt oder nicht rechtzeitig entfernt haben.

Ähnliches geschieht am laufenden Bande. Da gibt es Bundesstraßen, welche starke Querwölbung aufweisen und mit Blaubasaltkleinpflaster seit Jahrzehnten versehen sind. Das führt natürlich zu einer nicht abreißenden Kette von Unfällen, mit denen die Gerichte sich zu befassen haben. Bisher habe ich noch nie erfahren, daß ein Gericht, selbst bei Häufung solcher Unfälle auf der gleichen Strecke, etwas gegen den wirklich Schuldigen, die Wegebaupflichtigen, unternommen hätte, oder daß den Staatsanwalt die regelmäßige Folge solcher Unfälle zu einem Eingreifen mit Strafantrag geführt hätte.

Natürlich weiß ich, daß bei der Konstruktion unseres heutigen Rechts- und Justizapparates so etwas „nicht möglich" ist – wenigstens für die Gerichte nicht. Aber im Gemeininteresse müßte man Wege finden, daß Gerichte und Staatsanwälte gegen gemeingefährliche Zustände, welche sich vor Gericht in irgendeinem Prozeß herausstellen, einschreiten können und müssen. Heute dürfte die schuldige Stelle vom Gericht nicht einmal benachrichtigt werden, und vom Eingreifen eines Staatsanwaltes habe ich wenigstens – wie gesagt – bisher noch nichts gehört.

Wa. Ostwald, Heppenheim

Zahlen

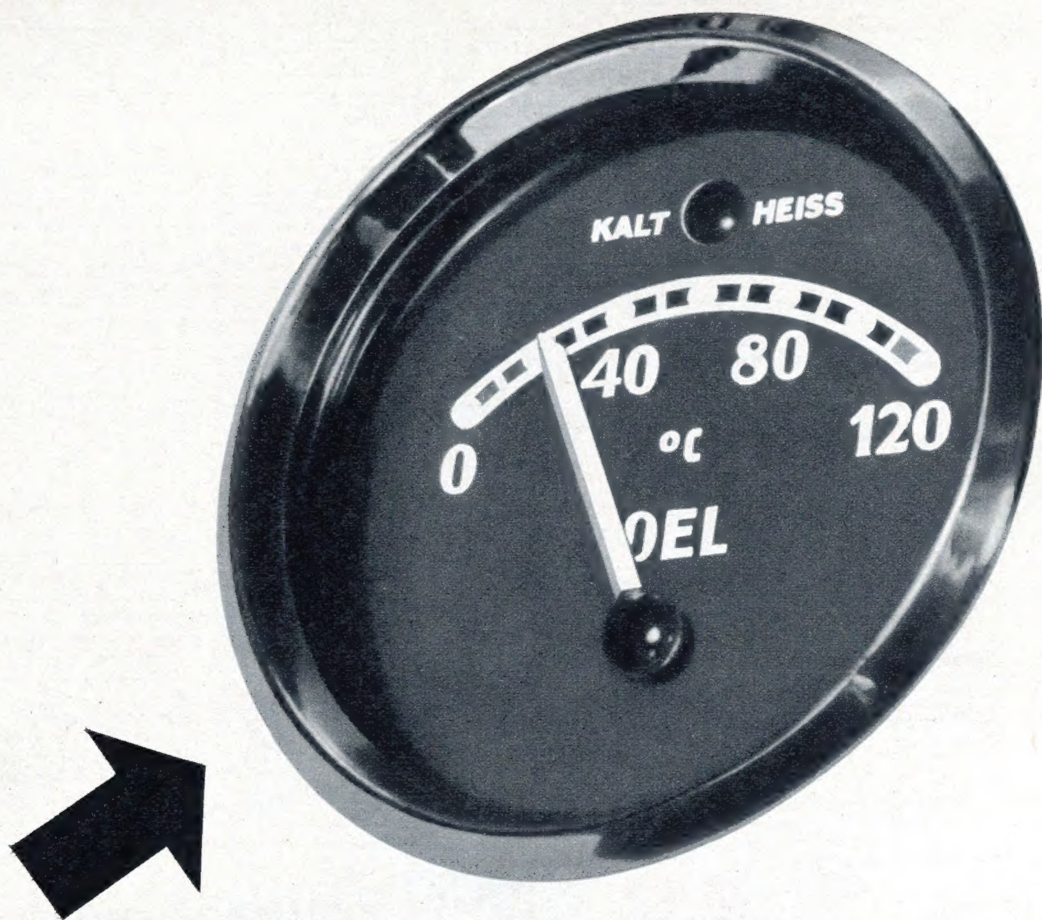
Im Heft 20 Ihrer Zeitschrift berichten Sie unter „Ganz kurz", daß 7,2 Mill. Personenkraftwagen und 1,3 Mill. Motorräder im ersten Halbjahr 1957 vom Ausland her die deutschen Grenzen passierten, in der gleichen Zeit des Vorjahres seien es 2,8 Mill. Personenwagen und fast eine halbe Million Motorräder gewesen.

Dazu ist festzustellen, daß Sie nach der beim Kraftfahrt-Bundesamt geführten Bundesstatistik über den internationalen Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen die Zahlen für das 1. Halbjahr 1956 erheblich zu niedrig angegeben haben, während die Angaben für das 1. Halbjahr 1957 zutreffen. Nach dem Bericht über den internationalen Straßenverkehr im Heft 8, Jahrg. 1957, der Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes sind im 1. Halbjahr 1956 annähernd 867 000 Krafträder und 4,33 Mill. Personenkraftwagen im grenzüberschreitenden Verkehr nach der Bundesrepublik eingefahren.

Bei den von Ihnen irrtümlich zu niedrig angegebenen Zahlen für das 1. Halbjahr 1956 erscheint die Zunahme des Verkehrs im 1. Halbjahr 1957 erheblich höher, als sie war.

Sie werden daher gebeten, Ihre Mitteilung zu berichtigen und dem Kraftfahrt-Bundesamt eine entsprechende Bestätigung zugehen zu lassen.

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg-Mürwik



Dieses zeigt keine

Zwei Ölthermometer. Beide gehören zu zwei Wagen des gleichen Typs. Beide Wagen sind am gleichen Tage zugelassen und unter denselben Betriebsbedingungen gefahren. Die Thermometer zeigen an, daß beide Fahrzeuge vor einem Kaltstart stehen.

Und doch zeigt das eine keine Gefahren – für jenen Motor, der mit ENERGOL VISCO-STATIC, dem 4-Jahreszeiten-Öl, läuft. Dieses Motoroel gibt dem Motor Vollschmierung von der ersten Umdrehung an. Das bedeutet Verhinderung des erhöhten Kaltstartverschleißes und damit verdoppelte Lebensdauer des Motors. Tests mit Hilfe radioaktiver Motorenteile*) in Prüfmotoren haben bewiesen, daß ENERGOL VISCO-STATIC den Motorverschleiß um 50 bis 80% herabsetzt.

Bei Ihnen liegt es, ob Sie täglich Ihren Wagen im Stadt- und Kurzstreckenverkehr richtig »herannehmen« können – ohne erhöhten Kaltlaufverschleiß. Damit haben Sie selbst es in der Hand, wann Sie einmal einen neuen Motor brauchen werden oder wie vorteilhaft Sie Ihren Wagen eines Tages verkaufen können. So macht sich der Mehrpreis von ENERGOL VISCO-STATIC reichlich bezahlt. Prüfen Sie die folgenden Tatsachen und entscheiden Sie dann.

Was verursacht den Motorverschleiß?
Moderne Motoren brauchen ein Öl, das jederzeit Vollschmierung gibt. Diesen Anspruch können die herkömmlichen Motorenöle nicht voll erfüllen: Sie sind entweder bei Kälte zu dick oder bei Motorhitze zu dünn. Daher fehlt dem Motor beim Kaltstart und auf der Autobahn bei höchsten Temperaturen sicherer Vollschutz durch einen dichten Ölfilm, und daher können Säuren, die sich nach beendeter Fahrt im abkühlenden Motor bilden, das Material zerfressen (Korrosion). Dieser »Säurefraß« ist eine der Hauptursachen des gefürchteten Kaltstartverschleißes. Beim Start des kalten Motors und in den folgenden 5-10 Minuten ist der Verschleiß 30-60 mal so hoch wie bei gleichlanger Fahrt mit heißem Motor. Das macht 70% der Motorabnutzung aus!

*) Die modernste und genaueste Verschleiß-Meßmethode: der Radioaktiv-Test. Ein radioaktiver Kolbenring wird in einen Prüfmotor eingebaut. Während des Versuchslaufes wird mit Hilfe von Geigerzählern ständig der Abrieb des Kolbenringes gemessen und dadurch die Verschleißhöhe festgestellt. Das Bild zeigt einen Ingenieur des BP-Zentrallaboratoriums beim Messen der Radioaktivität nach abgeschlossenem Versuch.

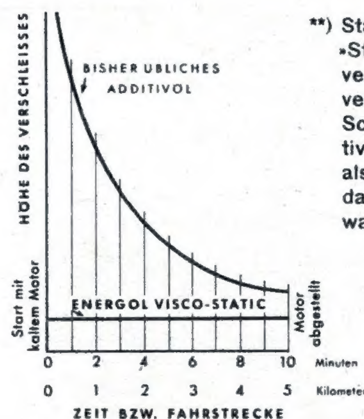




Gefahren!

Warum leistet ENERGOL VISCO-STATIC mehr?
ENERGOL VISCO-STATIC ist beim Kaltstart nie zu dick, so daß es gleich an alle Schmierstellen im Motor fließt. Es gibt damit sofort Vollschmierung und senkt so den Startverschleiß. Durch seine »automatische Viskositätsanpassung«, auch an höchste Motortemperaturen (z. B. bei Vollgas auf der Autobahn), gibt VISCO-STATIC ständig Vollschmierung, da es nie zu dünn wird. Nach Abstellen des Motors bleibt daher ein dichter Ölfilm zurück, der den »Säurefraß« (Korrosion) verhindert, zumal ENERGOL VISCO-STATIC entsprechende HD-Zusätze hat. So senkt VISCO-STATIC den Motorverschleiß um 50 bis 80 % (siehe nebenstehende graphische Darstellung**). Es ist gleichwirksam im Winter und Sommer. Es ist das 4 Jahreszeiten-Öl. Darüber hinaus bedeutet aber die Vollschmierung, die VISCO-STATIC gibt, verringerte Motorreibung und damit verminderten Kraftstoffverbrauch.

Wann auf ENERGOL VISCO-STATIC umstellen?
Wenn Sie bisher HD-Öl gefahren haben, können Sie in Motoren jeden Alters sofort VISCO-STATIC verwenden, denn VISCO-STATIC hat volle HD-Eigenschaften.



**) Stadt- und Kurzstreckenverkehr – »Start und Stopp«-Betrieb. Diese Kurve zeigt das Ergebnis eines Prüfstandversuches. Der Verschleißgrad bei Schmierung mit bisher üblichen Additiv-Motorenölen ist bedeutend größer als mit ENERGOL VISCO-STATIC, das eine Verschleißminderung von etwa 80 % bewirkt.

ENERGOL VISCO-STATIC, das 4 Jahreszeiten-Öl, kann im Sommer wie im Winter gleichermaßen verwendet werden. Falls Sie aber noch kein HD-Öl fuhren, fragen Sie bitte den BP-Tankwart oder Ihre Kundendienst-Werkstatt um Rat; auch ältere Motoren können noch mit Erfolg auf VISCO-STATIC übergehen. Je früher Sie sich für VISCO-STATIC entscheiden, um so besser für Ihren Motor.

ENERGOL **VISCO-STATIC**

... das 4 Jahreszeiten-Öl



Energiespender Öl

Unter den lebenswichtigen Energiespendern der Erde hat das Mineralöl heute den ersten Platz eingenommen. Der steil ansteigende Energiebedarf kann nur durch erhöhte Ölgewinnung befriedigt werden. Auch Deutschland hat seine Energielücke. Eine weitere grosse internationale Ölgesellschaft wird in Zukunft der deutschen Wirtschaft zusätzliche Energien bringen. Sie wird im Bundesgebiet in eigenen Raffinerien Erdöl verarbeiten. Ihre Produkte – Heizöle, Kraftstoffe, Schmierstoffe – tragen den Namen PURFINA.

PURFINA ist eine international eingeführte Marke. Hinter ihr steht die Petrofina-Gruppe, ein Mineralölunternehmen mit eigenen Raffinerien in drei Erdteilen.

PURFINA neu an deutschen Strassen

Der Kraftfahrer begegnet der in Deutschland neuen Marke an den PURFINA-Tankstellen, die immer zahlreicher werden. Die Kraftstoffe aus den blau-roten Tanksäulen mit dem PURFINA-Wappen gehören zu den besten, die es gibt. Die PURFINA stellt sehr hohe Anforderungen an ihre Produkte. Deshalb ist PURFINA-Qualität auch etwas Besonderes.

Eine grosse Marke wirbt um Ihr Vertrauen:

WB 2006 d

PURFINA - ein Begriff für Qualität!



Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH.) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Oswald · Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

4. JANUAR 1958 1
35. JAHRGANG



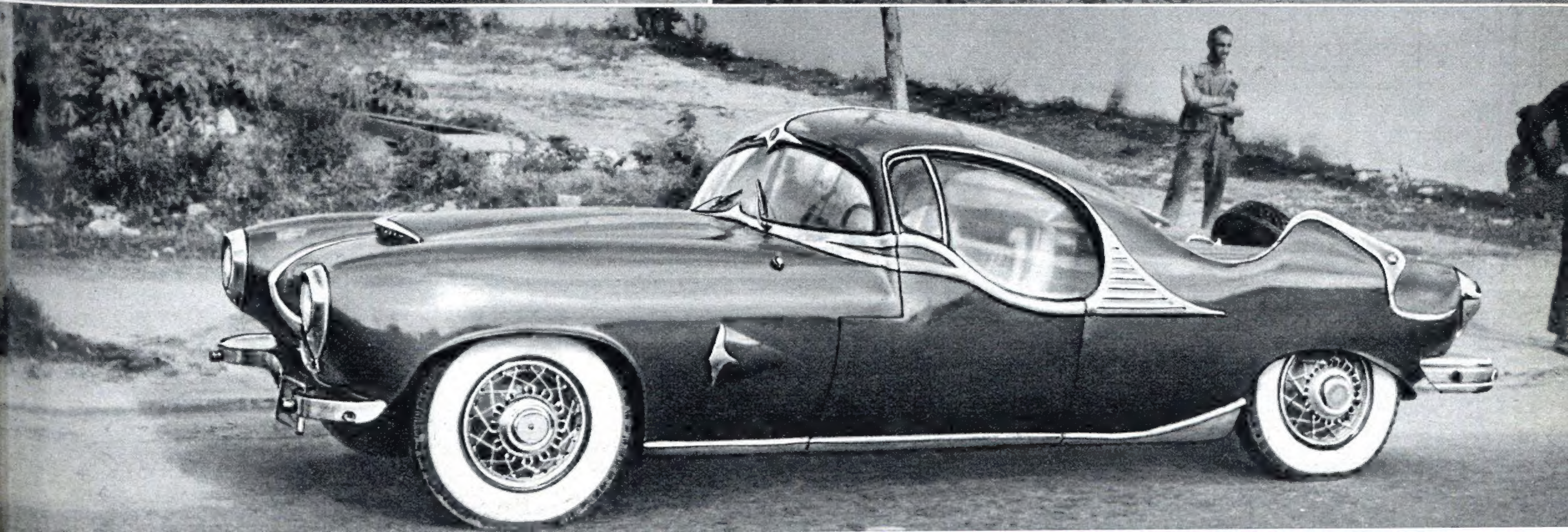
Unser Titelbild vom Borgward 2400 fotografierte Julius Weitmann.

Haupt-sache: anders!

Ist es auch nicht schön, dann ist es doch wenigstens anders, müssen sich die Leute gedacht haben, die in achtzehn Monaten dieses Auto von Hand zusammenbauten. Einziges Fremdteil: ein 145 PS-Ford-Lastwagenmotor. Das Ganze entstand im phantasievollen Brasilien und trägt den klangvollen Namen „Cisne Prataedo", zu deutsch: Silberner Schwan. Wie uns brasilianische Leser dazu schreiben, beabsichtigen die Erbauer, eine Fabrik für Spezialkarosserien zu eröffnen und Farina und Ghia Konkurrenz zu machen. Foto: Willi Wege







Hohler Optimismus

Man erfährt dieser Tage, daß der Vespa-leinwagen – ein Zweisitzer mit 400 ccm-weitaktmotor – auch in Deutschland gebaut erden soll. Messerschmitt-Regensburg hat ie Lizenz erworben, die Hallen sind schon n Bau.

Man mag dem recht pfiffigen Wägelchen, as übrigens mit Rücksicht auf Fiat nicht in alien, sondern nur in Frankreich gebaut wer-en sollte, alles Gute gönnen. Aber die Nach-cht wirft doch erneut eine Frage auf, die ch mit der Zeit auch das Publikum stellen ird: Wie weit soll die Typen-Inflation auf em deutschen Kleinwagenmarkt noch ge-en? Nicht weniger als zehn Firmen beackern erzeit mit etwa 17 verschiedenen Typen – ie vielen Versionen ungerechnet – das Feld is 600 ccm, mit Preisen zwischen 2300 und 000 DM, und die meisten liegen dabei den 000 DM sehr nahe, soweit nicht gar die 400 DM etwa des Maico-„Sportwagens" zu ennen sind. Und während man schon bei irmen mit einigermaßen sicherem großem bsatz einige Nervosität spürt, während an-lere sich im stillen Kämmerlein die Frage tellen, ob sie nicht besser noch den Rückzug ntreten sollen, ehe eine astronomische Ver-ustziffer droht, werden andererseits ohne cheu neue Typen in den Markt hineinge-umpt. Und das in einer Zeit, in der die Er-öhung der Haftpflichtversicherungsprämien ur Debatte steht.

Hier ist eine Entwicklung im Gange, bei ler es Scherben geben wird. Und die Zeit eht zu Ende, in der es nur den einzelnen Her-teller etwas anging, ob er auf seine Kosten am oder nicht. Inzwischen geht es um mehr: m das sauer verdiente Geld der Leute, die inem Kleinwagenfabrikanten das Vertrauen chenken, das man einem Automobilfabrikat ierzulande traditionsgemäß entgegenbringt. Die Zusammenbrüche auf dem Zweiradmarkt haben doch gezeigt, wie sich derartiges aus-wirkt: Moderne Motorräder wohlrenommier-ter Marken sind für ein Ei und ein Butterbrot zu haben. Den Verlust trägt der Käufer, der sein Geld in dem neuen Motorrad investierte. Er wird es sich merken!

Es ist eine längst bekannte Tatsache, daß man noch lange keine erfolgreiche Automo-bilproduktion aufgezogen hat, wenn man ein paar tausend Autos unter die Leute bringt. Und daß es noch kein Kundendienstnetz ist, wenn man ein paar Händlern Autos in den Laden stellt. Während man bei großen Auto-mobilherstellern den vollmechanisierten Kun-dendienst anstrebt, während man unzuläng-liche Werkstätten und Händler mit Recht rücksichtslos ausschaltet und mit allen derzeit möglichen Mitteln eine Festpreisordnung im Kundendienst fördert, werden auf der ande-ren Seite geradezu prähistorische Auffassun-gen zur Ideologie. Erst mal einen Schub pro-duzieren und verkaufen, Aufträge auf den angekündigten Wagen liegen ja genug vor, und dann sehen wir wieder weiter – so etwa scheint man weithin zu rechnen und vergißt oder weiß nicht, daß derartiges doch schon vor Jahren und Jahrzehnten als Weg zum Verlustgeschäft erwiesen war. Und man wird kaum mehr erreichen, als daß man den Markt von vorhandenen und in ihrem Gebrauchs-wert nicht zuletzt durch hohe Stückzahlen ge-festigten Typen schwächt, ohne selbst auf die Dauer etwas zu gewinnen.

Es wäre erfreulich, wenn sich die Erkennt-nis Bahn bräche, daß es jetzt noch nicht zu spät ist. Und wenn es über die Finanziers wäre, denen doch eigentlich klar sein müßte, daß man erst Geld zu verdienen beginnt, wenn die Investitionen getilgt sind und nicht schon dann, wenn die ersten 5000 Wagen unters Volk gebracht wurden.

Dr. Paul Simsa

Ganz kurz

Eine Kartellklage

gegen die „Volkswagen of America Inc." in New Jersey (USA) wurde vom Staatsanwalt einem Bundes-distriktsgericht eingereicht. Die Ge-sellschaft und 14 ihrer Großhändler werden darin beschuldigt, im Groß- und Einzelhandel ungesetzlich Preise, exklusive Verkaufsgebiete und andere Beschränkungen fest-gesetzt zu haben, darunter eine Aus-schließlichkeitsklausel, nach der VW-Händler keine Fahrzeuge anderer Hersteller verkaufen dürfen. Solche Vereinbarungen sind in den USA verboten. Ein Sprecher der Volks-wagen of America Inc. erklärte da-gegen, die Klage sei unbegründet. Man habe bisher alle amerikani-schen Gesetze befolgt.

Die Auto Union GmbH

erhöhte ihr Stammkapital von 10 auf 30 Mill. DM. Der Kreditausschuß des Bayerischen Landtages stimmte einer Bürgschaft des Landes Bayern für die Auto Union in Höhe von 25 Mill. DM zu.

BMW

schloß das Geschäftsjahr 1956 mit einem Verlust von etwa 6,5 Mill. DM ab, obwohl der Umsatz um 7,5% erhöht wurde. Auch für das Jahr 1957 wird mit einem Verlust gerechnet, obwohl sich die Nach-frage nach der BMW-Isetta gut ent-wickelt hat und die Tagesproduktion mit 160 Stück den Vorjahresstand wieder erreichte. Da aber eine Aus-weitung des Produktionsprogramms geplant ist, als deren Anfang der BMW 600 bezeichnet wird, werden die dafür notwendigen Investitio-nen die Ertragslage auch weiterhin belasten, so daß mit Gewinnen vor-läufig nicht zu rechnen ist. Das Mo-torradgeschäft lief in kleinem Rah-men weiter, der Absatz der Wagen, dessen Umfang ebenfalls gering ist, blieb konstant. Die Belegschaft von zur Zeit 6200 Personen wird in den nächsten Monaten erhöht werden. Die BMW - Tochtergesellschaft in Allach wurde organisatorisch von der BMW AG getrennt und firmiert jetzt als „BMW Triebwerkbau Gm-bH". Die Beteiligungsverhältnisse werden dadurch nicht berührt.

Alfred Neubauer

beendet zum Jahresende seine 35jäh-rige Tätigkeit als Leiter der Renn-abteilung der Daimler-Benz AG und tritt wegen Überschreitung der Altersgrenze in den Ruhestand. Er wird für die Daimler-Benz AG noch weiterhin für „historische Aufgaben" tätig sein.

Über 100 000 DM

bringt die Friedensbrücke auf der Autobahn Karlsruhe–München bei Stuttgart jährlich der Stadt Leonberg ein. An der Friedensbrücke wird seit langem gebaut, und wegen der außerordentlichen Gefährlichkeit dieser Stelle werden die Geschwin-digkeitsbegrenzungen scharf über-wacht. Trotz den inzwischen erfolg-ten wirklich unübersehbaren Hin-weisschildern werden laufend Über-tretungen festgestellt. Da die Brücke in der Gemarkung Leonberg liegt, gehen alle Anzeigen an das zu-ständige Friedensgericht Leonberg, und die Strafgelder wandern in die Stadtkasse.

Eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/st

auf den Autobahnen vorzuschreiben, wird vom Bundesverkehrsministerium erwogen. In der Fragestunde des Bundestages war vorgeschlagen worden, die Mindestgeschwindigkeit nach amerikanischem Vorbild auf über 60 km/st zu erhöhen. Staats-sekretär Seiermann vom Bundesver-kehrsministerium erklärte dazu, daß bei einer solchen Regelung ein gro-ßer Teil der Lastzüge und Omnibusse die Autobahnen nicht benutzen könne und dann die übrigen Stra-ßen verstopfen und zerstören würde. Da schon die bisherige Mindest-geschwindigkeit von 40 km/st an den Steigungen vielfach nicht eingehal-ten wird, wird man sich bei einer Erhöhung auf ebene Autobahnab-schnitte beschränken müssen.

Nicht erwogen

habe der Straßenverkehrssicherheits-ausschuß der Länder auf seiner Hamburger Tagung am 22. Novem-ber eine Erhöhung der Geschwindig-keitsbegrenzung auf 60 km/st, teilte der Leiter dieser Tagung und Vor-sitzende des Ausschusses, Mini-sterialdirektor Dr. Linder vom Bun-desverkehrsministerium, zu diesbe-züglichen Meldungen mit. Man habe im Gegenteil festgestellt, daß sich die Geschwindigkeitsbegrenzung bis-her durchaus positiv ausgewirkt habe. Dagegen wird der Gedanke einer Heraufsetzung auf 60 km/st von einigen Ländern und Polizei-präsidien unter verschiedenen Ge-sichtspunkten geprüft.

Nur während der Arbeitszeit

gelten nach einem Urteil des Amts-gerichts Eggenfelde in Niederbayern Geschwindigkeitsbegrenzungen an Baustellen. In der Begründung heißt es: „Das Geschwindigkeitsbegren-zungsschild an Baustellen ist nur be-stimmt für Zeiten und Straßenstellen, an denen Straßenbauarbeiten durch-geführt werden. Dagegen ist die Einhaltung der angeordneten Be-grenzung nicht zu fordern, wenn nach Arbeitsschluß auf der Straße keinerlei Arbeiten ausgeführt wer-den und die verkehrsarme Straße den Eindruck einer fertig ausgebau-ten Teerstraße macht."

Doch ins Gefängnis

muß der Bundeswehrhauptmann, der trotz 2,23 Promille Blutalkohol vom Frankfurter Schöffengericht Bewäh-rungsfrist erhielt. (Siehe „Ganz kurz", Heft 23.) Auf Berufung des Staats-anwalts versagte das Landgericht die Bewährungsfrist.

Zu kostspieligen Entwicklungsarbeiten

hätten Referenten des Bundesvertei-digungsministeriums die Kraftfahr-zeugindustrie veranlaßt, ohne ord-nungsgemäße Aufträge zu erteilen, kritisierte der Bundesrechnungshof in seinem Bericht an den Bundestag. 3 Kraftfahrzeugfirmen hätten auf Grund derartiger Entwicklungsanfra-gen für die Entwicklung insgesamt 4 Mill. DM investiert, vom Bundes-verteidigungsministerium aber nur 2,6 Mill. DM auf dem Vergleichs-wege erhalten, da die Referenten des Ministeriums die Verhandlungen als unverbindlich angesehen hätten.

Zu klein

für drei Personen ist die BMW-Isetta nach einer Entscheidung des Amtsgerichts Oberndorf am Neckar, das die Mitnahme von zwei erwach-senen Beifahrern wegen der damit verbundenen Behinderung des Fah-rers für unzulässig erklärte.

(DAR 57, 248/56)

Gegen sinnloses Hupen

will die Mainzer Polizei künftig energisch einschreiten.

Eine Selbstwaschanlage

will der Saarländische Automobil-club Anfang Dezember für seine Mitglieder in Saarbrücken eröffnen, die dort zwar nicht sich selbst, aber ihre Autos waschen können.

Kannitverstan

Der eine oder andere erinnert sich vielleicht noch an diese Lesebuchgeschichte aus der Schulzeit. Ein Wanderbursch zog durch Holland, sah große Felder, ein besonders schönes Patrizierhaus, eine jubelnde Hochzeit, herrliche Schiffe und endlich eine ergreifende Beerdigung. Jedesmal, wenn er fragte, wem das Haus, die Felder, das Schiff gehöre, wessen Hochzeit das sei, bekam er die stereotype Antwort: „Kannitverstan". Als er nun auf der Beerdigung auf seine Frage, wer der Tote sei, die gleiche Antwort bekam, machte er sich tiefsinnige Gedanken über das Schicksal dieses reichen Herrn Kannitverstan.

Kan nit verstan, je ne comprend pas, no comprendo nada, I don't understand, ich verstehe nicht; so geht es weiter in Schwedisch, Dänisch, Norwegisch, Italienisch, Griechisch, Kroatisch, Serbisch, Flämisch, Polnisch, Tschechisch usw. usw. Das große Handicap der USE, der Vereinigten Staaten von Europa. Das Handicap der ganzen alten Welt vom Kap der Guten Hoffnung bis Archangelsk. Nur der riesige Zwillingskontinent der Neuen Welt hat eine einheitliche Sprache. Der Norden spricht von der Polnähe bis nahe zum Äquator englisch und der Süden spricht spanisch mit nur einer dem Spanischen verwandten portugiesischen Sprachinsel. Der Mann in Arizona oder Texas oder New Mexico kommt mit zwei Sprachen für sein Wirtschaftsgebiet aus; mit seiner eigenen und mit Spanisch für das benachbarte Mejico. Wie gut haben es die Nord- und Südamerikaner im Vergleich zu uns! Unsere Montanunion und unsere europäische Touristunion kommt ohne Dolmetscher nicht aus, denn nur ein Sprachgenie, wie der Ausgräber von Troja, Schliemann, kann in der zugemessenen Lebensfrist genug Sprachen lernen, um in Europa selbst Handel treiben zu können, direkt zu verhandeln ohne das bange Gefühl, ob nicht der perfekte Fremdsprachen-Korrespondent ihm ein paar kommerzielle Tellereisen in die Korrespondenz eingebaut hat.

Derlei Überlegungen kamen mir im vergangenen Sommer, als ich durch Frankreich und Spanien fuhr, wie so viele andere, die sich mal nach amerikanischer Art und Selbstverständlichkeit ihren alten Kontinent ansehen wollten. Es begann schon, als ich mir zu Hause meine Fahrtroute zurechtbaute, nach der Landkarte Kilometer addierte und in den geologischen Karten meines alten Schulatlas Fingerzeige für den wahrscheinlich möglichen „Schnitt" suchte. Ich hatte da eine Straßenkarte, die für Elsaß-Lothringen immer noch die uralten deutschen Namen angab, die zu Kaiser Wilhelms Zeiten Geltung hatten. Aber diese Namen sind ja längst frankisiert, teilweise überhaupt nicht wiederzuerkennen. Und diese französischen Namen stehen auf den Wegweisern, nach denen man fahren muß. Da mein Autoatlas also versagte, mußte ich mir eine Karte von der französischen Benzinfirma kommen lassen. Es gibt Karten, die diesen Verdeutschungsfimmel bis nach Italien und Spanien treiben.

Nun darf man von einem Kartenwerk für Autostraßen zwar verlangen, daß es die Namen so angibt, wie sie im Auslande auf den Wegweisern stehen, aber zu verlangen, daß der Lautklang für die jeweilige Zunge des Touristen dazu angegeben wird, macht technisch zu große Schwierigkeiten. Es steht ohnehin genug auf der Karte. Andererseits aber wäre dies für die Straßenknoten aber doch wohl besser als die Illustration einiger Baedeker-Sehenswürdigkeiten, denn wer in Frankreich einen Franzosen nach Montpellier fragt und das so ausspricht, wie er es deutsch liest, dem wird auf französisch kannitverstan geantwortet. Man kann dem Franzosen dann die Karte zeigen, mit dem Finger auf Montpellier, und wird hören: „Ah Monpojee!" So lernt man in Frankreich ein wenig Touristenfranzösisch, wie man in England lernt, daß Worcester keineswegs „Worschester" ist, sondern „O-ustescher".

Man kann das, wenn man Zeit hat. Wenn man aber nach Mallorca will und das Reisebüro eröffnet einem, daß man in Barcelona nicht, wie anfangs geplant, den Abenddampfer, sondern bereits den Frühdampfer nehmen muß, dann hat man dazu keine Zeit mehr. Statt der vorgesehenen drei Tage baut man nun sein „Gebetbuch" um auf zwei Tage, und was das bei Mille Miglia, so weit ist es von Düsseldorf bis Barcelona, bedeutet, kann man sich ja vorstellen. Da muß der Beifahrer nur noch aufpassen, daß man sich nicht verfranzt, denn einen Tag früher abfahren geht nicht, wegen des Beifahrers, der einem sagt: „Mi director no me lo permite antes!" Denn er hat vorher etwas Spanisch gelernt. Französisch hat er auf der Schule nicht gehabt; das war zu der Zeit Erbfeindsprache.

Ich habe mein Abitur auch nur mit einem „Mangelhaft" in Französisch gezaubert und kompensierte es mit einem Gut in Englisch. Immerhin wußte ich, was eine „chaussée deformée" ist und was der Zusatz „aux 12 km" besagt. Auch „Traveaux" sagte mir noch richtig, was es meint, bei „Diversion" aber wurde ich schon unsicher und bei „Passage préferé" war es mir schon nicht mehr klar, ob ich nun auf eine solch bevorzugte Durchfahrtstraße zufuhr oder selber auf ihr fuhr. Ich kann die Beispiele getrost auf Deutsch fortsetzen. Da steht „Bauarbeiten" oder „Achtung Unfall" oder „Straße ab km 23 für Lkw über 5 t gesperrt". Ja, selbst unseren treudeutschen „Fernsprecher" muten wir dem armen Ausländer zu, obwohl wir selber nur vom auf der ganzen Welt verständlichen „Telefon" sprechen, das auch jeder in unserer deutschen Schreibweise lesen kann, wenn er nicht unter chinesischen Schriftzeichen aufgewachsen ist.

Jedenfalls war mein Beifahrer gegenüber solchen französischen Erläuterungen völlig hilflos. Selbst die an sich vorzüglichen Innenstadt-Wegweiser (weiß mit schwarzer Schrift) „Gare" (Bahnhof), „Toutes Directiones" (alle Richtungen, alle Wege, egal, wo man hin will), „Centre Ville" (Stadtzentrum), „Poids Lourds" (Lastwagen-Verkehr) usw. mußte ich ihm erst erklären. Aber wir waren schon an der spanischen Grenze, als er sie endlich auswendig konnte. Dann sind noch die Haltverbotschilder, die bei den Schweizern sinnigerweise Parkverbotschilder sind, auf denen in Frankreich steht „aux jours impairs" und „aux jours pairs". Wer Französisch versteht, kapiert ja gleich, daß das Halteverbot im ersten Falle für ungerade und im zweiten Falle für gerade Kalenderdaten gilt. Also eine ganze Menge, die mein Beifahrer nicht verstand, die aber für ein schnelles Weiterkommen sehr wichtig ist. So schnurrte ich also meine Kilometer ohne Ablösung ab und lockerte mein Kreuz durch Kniebeugen und sonstige Gymnastik während der Tankpausen, was die Franzosen „drôle" fanden.

Nun sprechen recht viele Deutsche ein paar Brocken Französisch, aber Spanisch kommt den allermeisten von uns spanisch vor. So sehr, daß vor einigen Jahren ein Reiseonkel in diesem Blatt ins Überspanisch geriet und von der „cuesta brava" schrieb, als er die Costa Brava meinte. Man kann es so machen wie ich und sich ein knappes Jahr vorher so einen Schallplattenkursus kaufen, mit dem man leicht und mühelos (steht so im Prospekt) nach Feierabend Spanisch lernt. Man merkt dann sehr bald, daß dazu eine verbissene Energie gehört, aber bis man mal das für Autofahrer so wichtige links, rechts und geradeaus lernt, vergehen 15 Lektionen, die außerdem noch mit Verspätung geliefert werden, wenn man an das falsche Fernkurs-Institut gerät. Man kauft sich dann noch einen Kurs, der ist ebenso leicht und mühelos, aber wenigstens komplett und verspricht, in 30 Tagen alles Gebrauchsspanisch zu lehren. An Hand des ersten Kurses und eines dritten, der versprach, nun wirklich ganz automatisch auf die spanischen Sprünge zu helfen, stellt man fest, daß der Dreißigtagekurs voller Druckfehler ist. Aber immer wußte ich noch nicht, was links und geradeaus auf Spanisch heißt, als ich bei den Catelanern ankam. Rechts (al derecho) wußte ich, und als mir ein Barceloner sagte „todo derecho", fuhr ich immer rechts und kam da an, wo ich ihn gefragt hatte. Also sah ich mal im „Langenscheidt" nach und erfuhr, daß es geradeaus heißt. Links weiß ich heute noch nicht.

Worauf ich eigentlich hinaus will mit meiner heutigen Erzählung,

„– – und wieviel möchte der Herr auf unsere Bank einzahlen?"



ɔnn man sich fast schon denken. „Ein Auto ist zu schnell ein Ver-ɛhrsmittel", um sich mit den Touristen-Sprachführern einigermaßen latt durchmogeln zu können, und wenn wir wissen wollen, wie wir ɔch diesen Sprachführern etwa sprechen, dann brauchen wir nur en Anfang dieses Satzes noch einmal zu lesen. Eine andere Blüte us einem deutschen Sprachführer für Franzosen: „Beliebt dieser Zug ı Deutschlands Richtung zu fahren?" Wenn man so einen bayrischen undesbahnhilfsschaffner fragt, dann versteht der das ganz einfach icht.

Wir haben unsere intereuropäische Touristik bereits weitgehend ntspannt, die Zöllner machen gelangweilte Gesichter und haben die tempelei der Carnets weitgehend automatisiert; die paar Francs Zoll, ie sich an den Touristen verdienen ließen, sind ihnen uninteressant. lur die Spanier machen einen langweiligen Zirkus mit viel Schrei-erei und stehen mit viel Kanonen an ihrer Grenze herum; ja und as reiche deutsche Bundesland kann natürlich nicht auf einen ge-ɛgentlichen Rebbach von fünf oder zehn Mark Zoll verzichten. Wenn er Deutsche in sein Vaterland zurückkehrt, dann deutet man ihm ɛenigstens an, daß nun wieder Zucht und Ordnung herrschen, und ein schweizerischer Kollege fragt mit strengem Gesicht nach der rünen Versicherungskarte, für die sich die sonst so zackigen Spanier un wieder nicht interessieren.

Aber mit der Verständigung im Verkehr hapert es doch. Nicht llein, daß die angeblich internationalen Verkehrsschilder eben nicht ıternational sind, weil die Schweiz nicht zwischen Halten und Parken unterscheiden will, sondern weil auch eine ganze Menge nationaler Eigenbrötelei mitspielt. Durchaus nicht schlechter als das von unseren Schilder-Experten aufgestellte Zeug, und auch wesentlich sparsamer und oft viel verständlicher; z. B. das französische Schild an der Chaussee: „Du hast Vorfahrt!" Ihre schriftlichen Hinweise sind aber für den Ausländer genauso unverständlich wie unsere deutschen für sie.

Darüber hinaus kommen noch einige eingefleischte Unterschiede in der Verkehrsregelung. Man kann es sich als Deutscher noch so einprägen, daß in Frankreich, Spanien und Holland der Kreisverkehr keine Vorfahrt hat, man ertappt sich immer wieder dabei, deutsch zu fahren. Und woher soll Antonio, der in Barcelona seit Jahren seinen Lastwagen fährt, ahnen, daß es den Alemanos eine längst ins Routinehafte abgesunkene Gewohnheit ist, im Kreisverkehr vorzufahren? Wüßte Antonio das, dann würde er sich danach richten, wenn nicht außerdem das deutsche Nummernschild vorne am Wagen dem spanischen so ähnlich wäre.

Es wäre müßig, dem Normaltouristen, gleich welcher Nationalität, dringend anzuraten, sich vor der Reise eingehend mit den ausländischen Regeln bekannt zu machen, und ihm Lehrbüchlein für ausländische Hinweis- und Warnsprüche zu geben. Das wird ja auch längst gemacht und funktioniert eben nicht, da der Normaltourist der Wahrscheinlichkeitsrechnung nach auch ein Normal-Führerscheinbesitzer ist, der noch nicht mal die Betriebsanweisung für seinen Wagen liest. Das europäische Durcheinander ist noch viel toller, als sich die meisten träumen lassen. Vor einiger Zeit kam ich von der holländischen Grenze und hatte einen holländischen Vordermann, der jede Ampel bei Rot überfuhr. Einem meiner Düsseldorfer Bekannten ging es genauso in Holland, bis er bei einem Schutzmann landete. Dieser Bekannte ist absolut farbenblind, und in Holland steht das grüne Licht oben und das rote unten, also genau umgekehrt wie bei uns, in Frankreich, Spanien und in der Schweiz. Also war auch mein holländischer Vordermann farbenblind; hoffentlich ist ihm nichts passiert, denn ich konnte ihn nicht überholen, weil sein Auto zu schnell war, und aus begreiflichen Gründen auch nicht im Auge behalten.

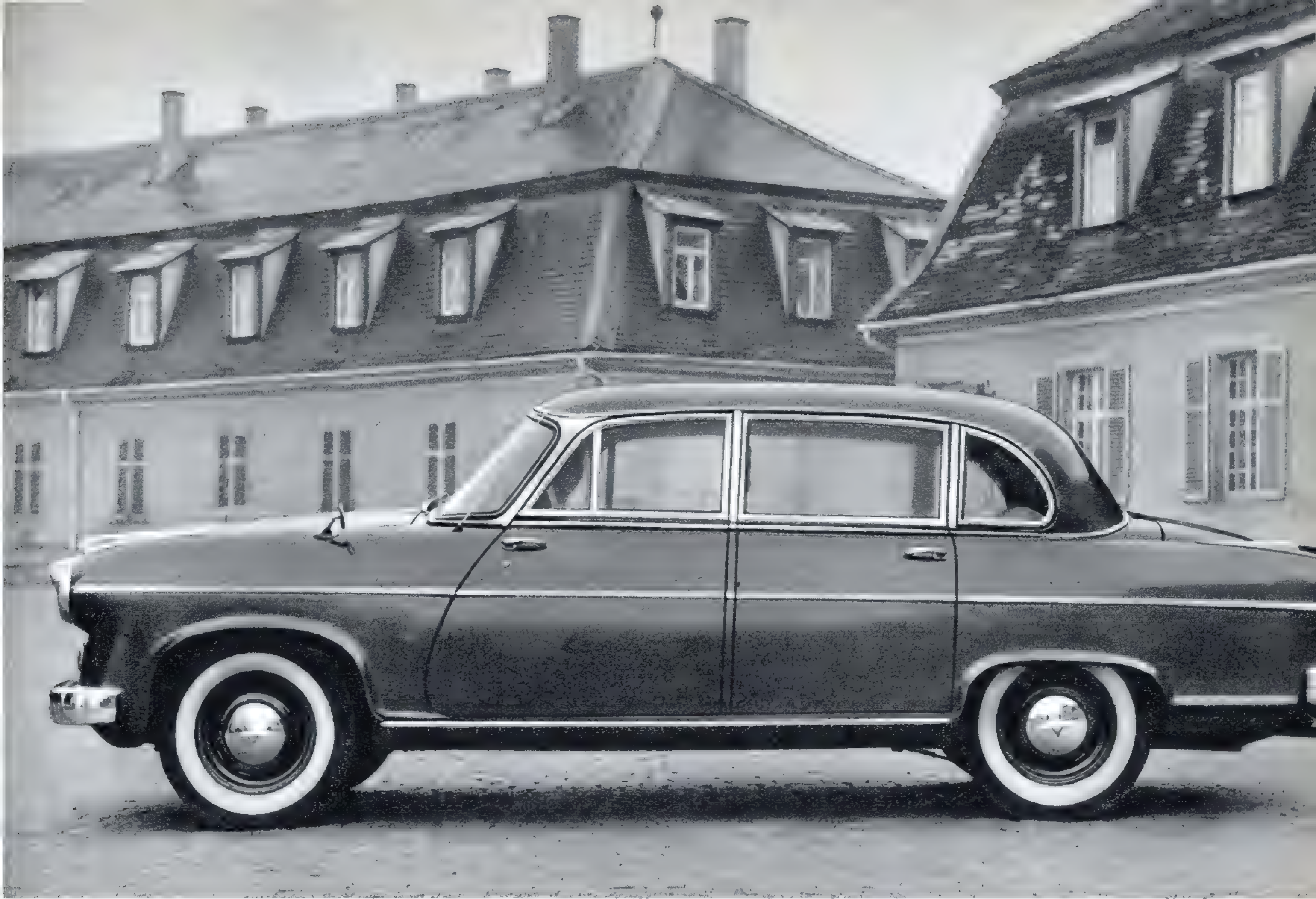
Bin ich ein zu großer Optimist, wenn ich hier anrege, daß sich die nationalen Automobilclubs einmal so international zusammentun wie bei der Ausarbeitung von Rennwagenformeln? Und ihre nationalen Verkehrsminister mit der penetranten Aufdringlichkeit eines guten Gerichtsvollziehers solange beknien, bis sie sich international auf eine Verkehrsformel geeinigt haben, die dem von Jahr zu Jahr anwachsenden Tourismus gerecht wird. Das ist aus deutscher Sicht eine harte Aufgabe, denn bei uns hat ja jeder Dorfpolizeimeister bereits sein besonderes Patentrezept. Jedem Vernünftigen ist zwar klar, daß dies eine Fiktion unvernünftiger Querulanten ist. Es ist jedenfalls wahr, daß es nicht eine besondere französische und eine besondere deutsche oder schweizerische Verkehrssituation gibt, der eine besondere, sprich nationale, Verkehrsregelung zu entsprechen hat. Das erkennen wir in unserem eigenen Lande am besten: wir haben die weitaus zahlreichste Beschilderung von ganz Europa und die meisten Paragraphen in unserer Straßenverkehrsordnung mit einem angehängten Rattenschwanz von Aus- und Durchführungsverordnungen, und die meisten Unfälle pro Fahrkilometer und pro Fahrzeug. Wenn also ein Land im europäischen Touristenverkehr ganz bestimmt falsch liegt, dann sind wir das. *Strepp*

‑ußgänger und Parkuhren

Die Parkuhr erfreut sich seit geraumer Zeit der besonderen Aufıerksamkeit der deutschen Fach- und Tagespresse. Über das Für und Vider ist viel geschrieben und auch geredet worden. Eine stattliche ahl von Juristen wurde aufgeboten, um die Frage zu klären, ob dieses ystem mit dem Grundgesetz zu vereinbaren ist oder nicht.

Nun – der Rechtsstreit scheint zugunsten der Parkuhrbefürworter ntschieden zu sein. Denn man sieht immer mehr dieser „Groschenräber" (wie sie ein Witzbold getauft hat) in den Straßen unserer ɜroßstädte. Es bleibt dahingestellt, ob man mit Hilfe dieser Methode er akuten Parkraumnot wirksam begegnen kann. Vernünftiger wäre s schon, das Automobil auch im Stadtzentrum als ein Faktum zu etrachten, dessen Existenz man durch die Errichtung von Abstellılätzen und Parkhochhäusern Rechnung trägt. Daß sich diese Anlagen icht allein mit dem Parkgroschen der Kraftfahrer finanzieren lassen, ıedarf keiner besonderen Erklärung.

Ein Problem ersten Ranges, mit dem sich die Juristen in diesem Zusammenhang bisher noch nicht beschäftigt haben, ist weniger ein Anliegen der Kraftfahrer als der Fußgänger. Erfahrungsgemäß werden bei der Aufstellung der Parkuhren besonders enge Straßen bevorzugt, die man verständlicherweise von Dauerparkern befreien will. Gerade in diesen Straßen sind aber auch die Bürgersteige sehr schmal. Um den halben Meter, den man für die Parkuhr gebraucht, beschneidet man nun nicht die Fahrbahn, sondern den von vornherein eng bemessenen Raum des Fußgängers. In vielen Straßen unserer Großstädte ist es unmöglich, zu zweit nebeneinander zu gehen. Brav trotten die Fußgänger im Gänsemarsch hintereinander. Wer sich einmal beim Überholen an einer Parkuhr den Ellenbogen gestoßen hat, benutzt, wenn er es wieder eilig hat, bestimmt die Fahrbahn, was ja auch nicht im Sinne des Erfinders ist. Diese Angelegenheit zu untersuchen, wäre gewiß eine dankbare Aufgabe des vor kurzem gegründeten Bundes der Fußgänger, der schließlich dagegen protestieren muß, daß man diejenigen, die heute noch per pedes am Verkehr teilnehmen, zu einem „Fußvolk ohne Raum" degradiert. K.



Unser Test:

BORGWARD 2400 PULLMAN

Der Borgward 2400 verkörpert eine Gattung von Automobil, die früher geradezu typisch für die Repräsentationsmodelle der deutschen Kraftfahrzeugindustrie war, mittlerweile aber unter dem Einfluß amerikanischer Bautendenzen und Modeströmungen nahezu verschwunden ist. Ein wenig wehmütig erinnern sich ältere Autokenner noch der schweren Mercedes-, Maybach- oder Horch-Modelle und selbst solcher, von denen die heutige Generation kaum mehr eine Ahnung hat, wie beispielsweise die alten großen Adler, Audi, NAG, Stoewer und wie sie sonst noch hießen. Alle diese Autos waren kolossal geräumig (weniger der Breite als der Länge und der Höhe nach), sie waren für damalige Begriffe enorm komfortabel ausgestattet, stabil und solid gebaut, sie hatten üblicherweise Motoren um 5 Liter Inhalt und 100 PS Leistung herum und ihre Höchstgeschwindigkeit von 100 km/st hatte für das Prestige des jeweiligen Modells viel größere Bedeutung als für den praktischen Gebrauch. Alle diese schweren Wagen, die – mit Trennscheibe und sechs Sitzplätzen in drei Reihen hintereinander versehen – hauptsächlich als Pullman-Limousinen oder auch als Pullman-Cabriolets gebaut wurden, waren ausgesprochene Chauffeurwagen. In zunehmendem Maße wurden jedoch auch große Automobile von ihren Besitzern bzw. Besitzerinnen selbst gefahren. Diese Entwicklung brachte es mit sich, daß die Fabriken nicht mehr so wie früher in erster Linie auf möglichst große Bequemlichkeit im „Fond" bedacht waren, sondern nun hauptsächlich den vorderen Sitzraum kultivierten. Der Fond ist heute bei den meisten mehr oder weniger verkümmert. Autos, die als Chauffeurwagen im herkömmlichen Sinn geeignet sind, gibt es in Deutschland, vielleicht vom Mercedes 300 abgesehen, gar nicht mehr. Dachten wir.

In den letzten Wochen hatten wir nämlich das Vergnügen, einen richtiggehenden modernen Chauffeurwagen kennenzulernen, den Borgward Hansa 2400 Pullman. Wir müssen schon sagen, daß uns dieser Wagen sehr beeindruckt und auf seine Art hervorragend gefallen hat. An sich ist ja der Borgward 2400 ein alter Bekannter von uns, den wir freilich in seiner ursprünglichen Ausführung nicht recht liebgewinnen konnten. Die sogenannte Sport-Limousine (mit rundem Stromlinien-Heck) der Jahre 52/53 war anfangs mit gewissen Mängeln – vor allem viel zu schwachen Bremsen – behaftet und ihre Form fand beim Publikum nur wenig Beifall. So kam es, daß dieser Wagen, obwohl er von Haus aus höchst respektable Anlagen mitgebracht hatte, auch dann nicht mehr recht zum Zuge kam, als die anfänglichen Schwierigkeiten behoben waren und zudem sogar noch eigens eine neue Karosserie mit Stufenheck, eben die Pullman-Limousine, gebaut wurde. Auch deren Linienführung erschien zunächst nicht restlos geglückt, aber mit zähem Fleiß blieb man bei Borgward bemüht, den 2400 trotz der geringen Stückzahlen, die davon nur abgesetzt wurden, Zug um Zug technisch und formal zu vervollkommnen. Mittlerweile gewannen wir den Eindruck, daß der heutige 2400 eine größere Wertschätzung verdient, als ihm gemeinhin entgegengebracht wird.

Es war an der Zeit, daß wir uns mit dem Borgward 2400 Pullman einmal ausgiebig beschäftigten. Und da dürfen wir zunächst feststellen, daß dieser Wagen, wie er sich heute darbietet, nichts, aber auch schon gar nichts mehr mit jenem ersten 2400 zu tun hat, dessen wir uns nicht allzu gern erinnern. Aus dem etwas grobschlächtigen Automobil von damals wurde ein bemerkenswert kultivierter Repräsentationswagen, ein Wagen, der als Prestigemodell der Bremer Automobilindustrie wahrlich zur Ehre gereicht.

Einigermaßen überrascht waren wir von



Beispiel für saubere Verarbeitung: die Türen des Borgward 2400. Die oberen Tür- und Fensterrahmen sind beispielsweise vollständig verchromt. Fotos (6) Weitmann

der Beobachtung, daß selbst Leute, die tagtäglich mit Automobilen umgehen, von der Existenz des heutigen Borgward 2400 keine Ahnung haben. Wo man hinkommt, wird dieser „neue" große Borgward bestaunt und aufrichtig bewundert. Er gefällt schon rein äußerlich durch seine moderne und elegante Linienführung, die frei ist von modischen Übertreibungen; er wirkt ausgesprochen seriös und repräsentativ.

Das zweite, was kundigen Betrachtern imponiert, ist die für heutige Begriffe ungewöhnlich solide, saubere und gewissenhafte Verarbeitung der Karosserie. Man hat hier eines der selten gewordenen Automobile vor sich, bei denen nicht an allen Ecken und Enden die harte Diktatur eines Sparkommissars zum Vorschein kommt. Von „Leichtbau" ist solcherart natürlich keine Rede mehr und der 2400 bringt denn auch stramme 1615 kg auf die Waage. Doch der Motor hat ja Leistung genug.

Und was ist das für ein prächtiger Motor! Der hatte uns ohnehin von Anfang an ausgezeichnet gefallen. Zur eigenen Überraschung wurden wir dabei gewahr, daß der 2400 mittlerweile heimlich, still und leise einen ganz anderen Motor erhalten hat, ja, daß er genau genommen überhaupt kein 2400 mehr ist. Wie nämlich der frühere 2,4 Liter in seinem Grundaufbau dem Motor des damaligen Hansa 1800 entsprach (beide 78 mm Bohrung), so ist der heutige sogenannte 2,4 Liter – seit dem zweiten Quartal 1957 – eine Sechszylinder-Ausgabe des Isabella-Motors geworden und hat bei genau gleichen Zylinderabmessungen wie dieser einen Hubraum von 2240 statt früher 2337 ccm. Die 100 PS Leistung, die der alte 2400-Motor zuletzt hatte, besitzt auch der neue und rein gefühlsmäßig vermag man beim Fahren zwischen beiden Motoren keinen Unterschied festzustellen. Angenehm vermerkt man die Laufruhe und Erschütterungsfreiheit des Motors, auch ist er recht elastisch. Bemerkenswert erscheint ferner seine Startwilligkeit, denn auch nach langen Frostnächten, die der Wagen im Freien stand, sprang er ohne weiteres an und war sofort belastbar.

Die 100 PS werden allerdings für den schweren Wagen wirklich gebraucht, viel Reserven sind da nicht mehr drin. Das ordentlich abgestufte, laufruhige und bis zum I. Gang herunter synchronisierte Viergangetriebe möchte infolgedessen fleißig geschaltet werden. Die Schaltung geht leicht, hakt allerdings gern etwas, wie das leider praktisch alle Viergang-Lenkradschaltungen tun. Für die Kupplung muß man, wiewohl sie hydraulisch betätigt wird, allerhand Kraft aufwenden und so würde man sich auch hier eine automatische Kupplung wünschen. Im Falle des 2400 könnte freilich solcher Hinweis deplaciert erscheinen, denn für ihn kann man ja ohnehin, sofern auf leichte Bedienbarkeit gesteigerter Wert gelegt wird, eine vollautomatische Kraftübertragung haben, die aus einem hydraulischen Drehmomentwandler sowie einem zweigängigen Getriebe besteht. Der große Vorzug des schaltungs- und kupplungsfreien Fahrens einer solchen vollautomatischen Kraftübertragung muß allerdings mit verringerter Fahrleistung und erhöhtem Verbrauch bezahlt werden, was bei einer lediglich automatisch betätigten Kupplung nicht zu befürchten stünde.

Nun ist die Kupplung ja nicht das einzige, was Kraft erfordert, der 2400 Pullman verlangt nämlich durchaus nach einem kräftig zupackenden Fahrer. Er eignet sich weniger für eine zarte Damenhand oder für Leute, die am liebsten das Lenkrad mit einem Finger drehen und die Pedale nur mit den Fußspitzen antippen würden. Die Lenkung geht längst nicht so leicht, wie man das heute sonst gewohnt ist, in Kurven muß man das Lenkrad eisern festhalten, und den Wagen auf kleinem Raum zu rangieren, bedeutet eine ganz schöne Anstrengung. Auch die Bremse muß mit Macht getreten werden, selbst zum Drücken des Anlasserknopfes braucht man einen harten Daumen und die Türen aufzumachen ist, wenigstens von innen, keine Kleinigkeit.

Diese Dinge sind es aber weniger, warum wir den 2400 Pullman so betont als Chauffeurwagen bezeichnet haben, wiewohl sie durchaus zu dieser Charakterisierung beitragen. Es veranlaßte uns hierzu vielmehr ein ganz anderer Umstand. Das Fahrerabteil, wenn man den vorderen Sitzraum mit diesem etwas altertümlichen Namen belegen will, entbehrt in keiner Weise den heute bei allen großen Wagen üblichen Komfort. Hingegen ist der „Fond", um auch diesen Ausdruck hier mit voller Absicht zu gebrauchen, mit viel größerer Liebe und Sorgfalt ausgestattet als man dies sonst normalerweise gewohnt ist. Breit sind innen die modernen Wagen ja alle und ihre Sitzhöhe ist überall ungefähr gleich. Der Borgward hat dazu aber soviel Fußraum, daß die Knie mit den Lehnen der Vordersitze keinesfalls in Berührung kommen, selbst wenn diese – übrigens in einem ungefähr 150 mm großen Bereich verstellbar – ganz zurückgeschoben werden. Man sitzt sowohl vorn als

auch hinten ausgezeichnet auf den tiefen, nicht zu weichen Sesseln, die durchweg mit Kunstleder bezogen sind und die Oberschenkel bis fast an die Kniekehlen hin schön abstützen. Die beiden vorderen Einzelsitze haben Schlafsitzeinrichtung, wobei wir es vor allem als großen Vorzug schätzen, daß sich jederzeit die Stellung der Rückenlehne durch einen Handgriff der augenblicklich angenehmsten Körperhaltung anpassen läßt. Andererseits aber sollten trotz der Schlafsitzbeschläge die Lehnen nicht unbeabsichtigt vorklappen können. Im übrigen hat man gerade auch hinten im Borgward eine vorzügliche Sicht, zumal die hinteren Türfenster viel größer sind als die vorderen.

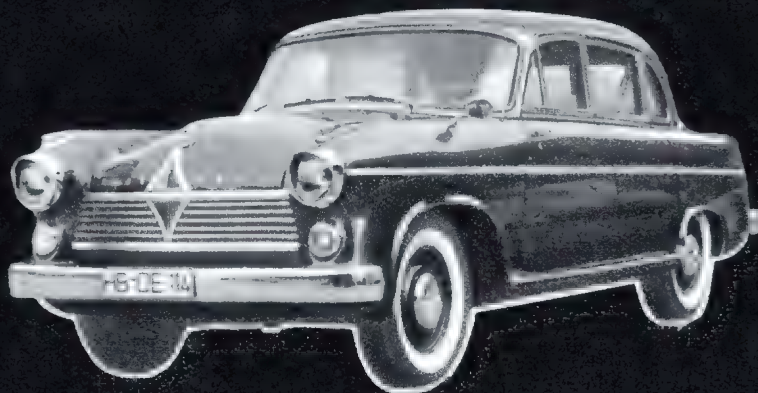
Doch nun kommt das Ausschlaggebende, warum sich meiner Ansicht nach der 2400 so besonders als Chauffeurwagen eignet. Zum Selberfahren ziehe ich, offen gesagt, etwa den Kapitän oder den 220 vor, aber in keinem der beiden lasse ich mich gern hintendrinsitzend fahren. Gerade dieses aber ist im 2400 Pullman ausgesprochen angenehm. Und wenn ich solches sage, dann will das schon etwas heißen, denn ich fahre im allgemeinen viel lieber selbst, bevor ich mich – und schon gar auf dem Rücksitz – fahren lasse. Aber von jetzt an weiß ich: Wäre es hinfort notwendig oder zweckmäßig, mich chauffieren zu lassen, und läge dabei der 2400 Pullman im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, dann würde ich mich wohl zweifellos für diesen entscheiden. (Und mein Freund, der dieses las, findet, ich würde langsam alt).

Die ebenso reichhaltige wie solide Innenausstattung des Borgward haben wir schon gerühmt. Sie ist wirklich bemerkenswert vollständig, denn außer Scheibenwascher und Rückscheinwerfer, die ich mir noch dazukaufen würde, ist alles da. Man hat auch, was ebenfalls schon gesagt wurde, nicht das Gefühl, daß die Erbauer dieses Wagens sehr darauf bedacht gewesen wären, ein paar Mark oder ein paar Pfennige einzusparen, wo ihnen dies nur möglich erschien. Dagegen fanden wir, daß die Anordnung mancher Ausstattungsdetails ein wenig besser überlegt und deshalb praktischer sein könnte. Beispielsweise ließen sich die Scheibenwischer viel richtiger auslegen oder Türgriffe und Fensterkurbeln günstiger anbringen. Man sollte, zumal erfreulicherweise die Oberseite des Armaturenbretts eine leichte Polsterung erhielt, gepolsterte (sowie größere und schwenkbare) Sonnenblenden einbauen. Auch die rechte Vordertür müßte von außen sperrbar, die linke von innen zu verriegeln sein. Daß wir uns gerade bei einem so großen und schnellen Wagen hinter einer Sekurit-Windschutzscheibe nicht ganz wohlzufühlen vermögen, bedarf keiner weiteren Erörterung. Gar nicht einverstanden sind wir mit den vorderen Türen. Daß sie hinten angeschlagen sind, muß aus Sicherheitsgründen abgelehnt werden, und noch dazu hat man hier trotzdem keinen sonderlich bequemen Einstieg. Vor allem aber stören die weit vorgezogenen Türecken, deretwegen die Vordertüren so sperrig sind, daß man in engen Parklücken oder schmalen Garagen damit des öfteren in Verdrückung kommt.

Über solcherlei Schönheitsfehler hinwegzusehen, fällt einem leicht angesichts des Fahrkomforts, den der Borgward 2400 bietet. Da man sich in ihm so angenehm geborgen fühlt, wird nicht mit der bequemen Ausstat-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BORGWARD HANSA 2400 PULLMAN



MOTOR

6 Zylinder, Bohrung x Hub 75 x 84,5 mm, Hubraum 2240 ccm, Verdichtung 1 : 8,2, Leistung 100 PS bei 5100 U/min, maximales Drehmoment 16,1 mkg bei 2000 U/min, hängende Ventile, (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle (Zahnräder), 4 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 9 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 5,5 Liter) mit Spaltfilter im Hauptstrom, 1 Register-Fallstromvergaser 32 PAJTA, mechanische Benzinpumpe, 50 Liter-Tank im Heck (etwa 4 Liter Reserve), Batterie 6 V 112 Amp.st. (unter Motorhaube), 160 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (6200 U/min) 17,5 m/s, bei 100 km/st (3570 U/min) 10 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 3,86, II. 2,15, III. 1,36, IV. 1,0, Rückwärts 4,06, Hinterachse 3,9 (10/39), Ölinhalt des Getriebes 1,0 Liter, der Hinterachse 4,5 Liter, spiralverzahnter Kegelradantrieb.

Auf Wunsch: automatische Kraftübertragung (bestehend aus hydraulischem Drehmomentwandler, Berggang 1,5:1 und direktem Gang).

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie (Unterbau mit Zentralrohr und Kastenträgern), vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, Pendel-Hinterachse mit Schraubenfedern, vorn und hinten schräggestellte Teleskopstoßdämpfer, Reifen 6,70–15 (1,7/2,0 atü), ZF-Ross-Lenkung mit dreiteiliger Spurstange, hydraulische Fußbremse mit Ate-Hydrovac-Bremsgerät, Bremsfläche 1200 cm^2, Seilzug-Handbremse auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2820 mm, Spurweite 1360/1420 mm, Bodenfreiheit 194 mm, Außenmaße 4810 x 1780 x 1540 (1490 belastet) mm, Wendekreisdurchmesser 12 m, Wagengewicht vollgetankt 1615 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1965 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 45 km/st
II. Gang	10 bis 80 km/st
III. Gang	20 bis 130 km/st
IV. Gang	ab 30 km/st
Höchstgeschwindigkeit	154 km/st
Tachometer-Voreilung	1 %

Beschleunigung

0 bis 80 km/st	13 sec
0 bis 100 km/st	20 sec
0 bis 120 km/st	31 sec
0 bis 140 km/st	52 sec

Steigfähigkeit

I. 37,7%, II. 20%, III. 12,6%, IV. 9,7%.

Leistungsgewicht

fahrfertig	16,2 kg/PS
voll belastet	19,7 kg/PS

Verbrauch (Superkraftstoff)

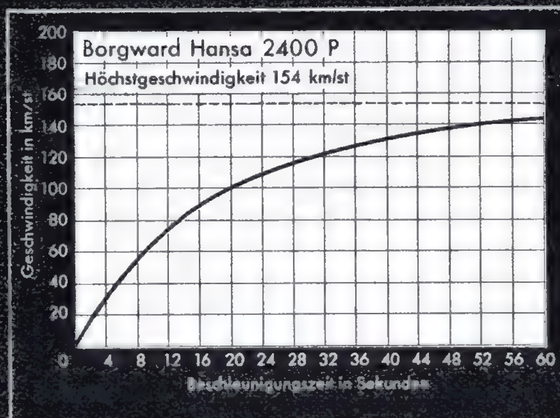
bei 80 km/st	7,8 Liter/100 km
bei 100 km/st	9,5 Liter/100 km
bei 120 km/st	12,2 Liter/100 km
bei 140 km/st	16,4 Liter/100 km
nach DIN 70030	11,9 Liter/100 km
Testverbrauch	13,2 Liter/100 km

Wartung (Empfehlungen lt. Betriebsanleitung)

Ölwechsel und Schmierdienst	alle 2500 km
Einfahrzeit	2000 km

PREIS

Limousine viertürig	DM 12750.—
a. W. Schiebedach	DM 820.—
a. W. Strömungsgetriebe	DM 850.—

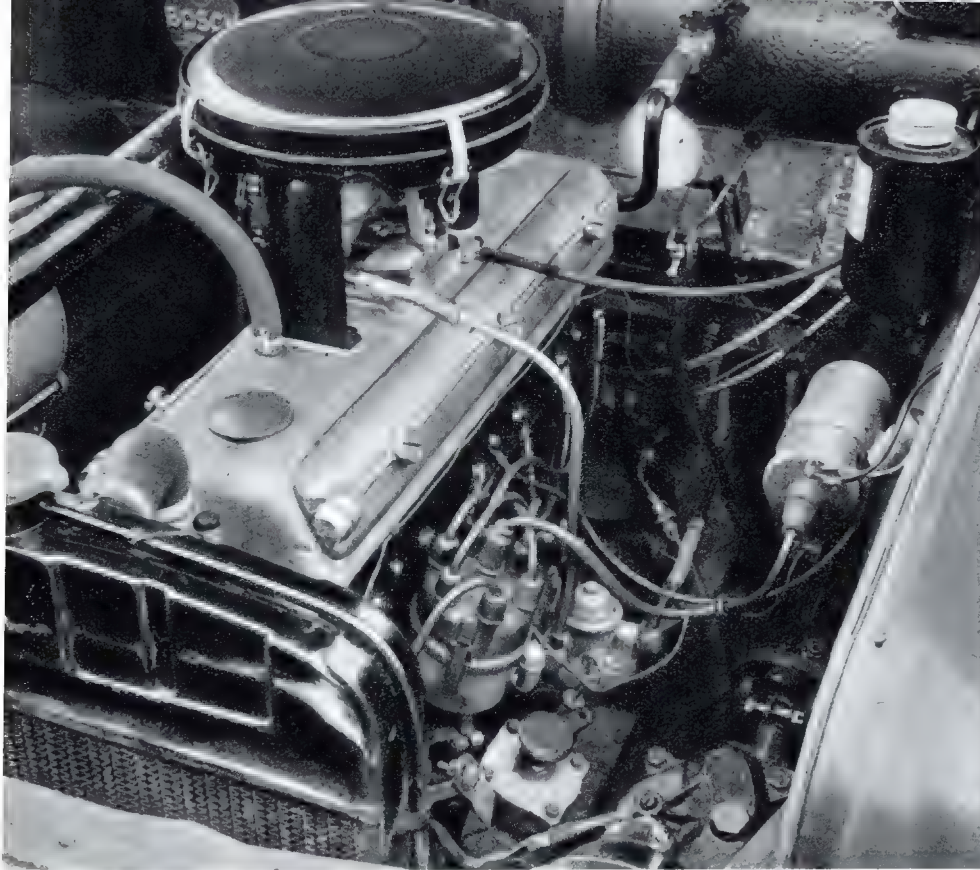


Steuer und Versicherung

Kfz-Steuer im Jahr .. DM 332.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 340.— + 5%

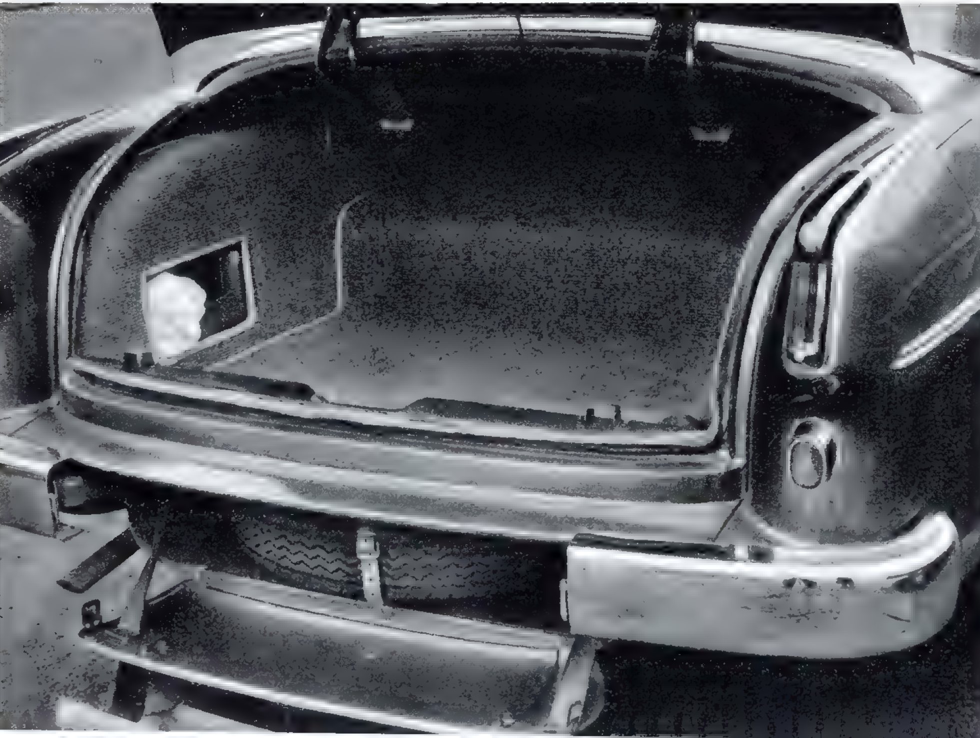
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ..... DM 539.— + 5%



Die Werkstattleute freuen sich, wie schön unter der Motorhaube alles zugänglich ist.

tung des Wagens und seiner kompakten Bauweise allein zu erklären sein. Sicherlich tragen hierzu auch die Fahreigenschaften wesentlich bei. Diese sind in der Tat außerordentlich zufriedenstellend, wozu noch kommt, daß der 2400 über eine höchst angenehme, weder zu weiche noch zu harte Federung verfügt und daß er sich nicht nur motorisch, sondern insgesamt durch eine Laufruhe auszeichnet, wie man sie nur mehr selten findet. Diese Eigenschaften bringen es auch mit sich, daß man selbst bei 100 oder 120 km/st den Eindruck hat, gemächlich dahinzugleiten. Die Höchstgeschwindigkeit von 154 km/st – der Prospekt nennt sogar 160, die man sicherlich mit einem an hohes Tempo gewohnten 2400 auch wird erreichen können – ist unseres Erachtens kein typisches Merkmal dieses Wagens. Gewiß, insbesondere auf Autobahnen erlaubt er hohe Reisegeschwindigkeiten, aber es entspricht doch mehr seiner Art, ihn nicht so sehr für eine möglichst rasche als vielmehr für eine möglichst nervenschonende Fortbewegung einzusetzen. So hätte es beispielsweise auch wenig Sinn, mit dem 2400 Pullman Kurvenzauberei zu üben, denn dafür ist er mit übersteuernder und schwergehender Lenkung nicht der richtige Wagen, wiewohl er sich in schnellgefahrenen Kurven soviel wie gar nicht zur Seite neigt. Übrigens hat er neuerdings ein gut aussehendes Zweispeichenlenkrad mit leicht versenkter Nabe erhalten, dem man allerdings eine größere Griffigkeit wünschen möchte.

Zwar nicht übermäßig groß, aber sauber gestaltet hat man den Kofferraum. Er ist glattflächig und ganz mit Bouclé ausgeschlagen. Im linken Kotflügel befindet sich ein Fach für Werkzeug und andere nur gelegentlich gebrauchte Utensilien und unter dem Kofferraum in einem eigenen Abteil das Reserverad.



Nachhaltig im wahrsten Sinn des Wortes wurden die bei der ersten 2400-Serie gar nicht befriedigenden Bremsen verbessert. Sie gehören heute mit zu den besten, die es bei Wagen dieser Größe gibt, nur daß man eben, wie schon erwähnt, viel Kraft dafür braucht, obwohl übrigens ein Ate-Hydrovac-Bremsgerät eingebaut ist. Aber sie wirken, und das ist ja das Wichtigste, stets sehr verläßlich und gewährleisten auch aus hohen Geschwindigkeiten heraus einen bemerkenswert kurzen Bremsweg. Dabei setzen die Bremsen, egal, ob langsam oder schnell gefahren wird, stets sehr schön weich ein.

Für Nachtfahrten sollte man vielleicht den 2400 noch etwas besser präparieren. Das Scheinwerferlicht erschien uns nämlich recht schwach und die Instrumentenbeleuchtung verfehlt insofern ihren Zweck, weil die einzelnen Zeiger dabei nahezu unsichtbar bleiben. Immerhin gehören zwei organisch eingebaute Nebelscheinwerfer zur serienmäßigen Ausstattung und endlich ist hier mal ein Wagen mit genügend heller Deckenbeleuchtung.

Alles in allem jedenfalls ist der Borgward Hansa 2400 Pullman ein feines Automobil, zu dem man seine noch viel zu wenigen Besitzer beglückwünschen darf. Daß davon derzeit nicht viel mehr als 20 Stück im Monat gebaut werden, erklärt natürlich einige seiner Vorzüge. Nicht zuletzt daher kommt es ja, daß der 2400 mit so viel handwerklicher Sauberkeit gebaut werden kann und daß er ferner eine sehr individuelle Note besitzt, denn man sieht ihn nur selten und jedes Exemplar ist praktisch auf Bestellung des jeweiligen späteren Besitzers gebaut. Um so mehr muß unter diesen Umständen der Preis dieses Wagens erstaunen. Der 2400 Pullman kostet 12 750 DM. Er ist also zwar nicht billig, aber, gemessen am Preisniveau vergleichbarer Automobile, geradezu sagenhaft preiswert. Indes mag ein Borgward-Händler recht haben, der mir sagte, dieser Wagen wäre für 16 oder 18 000 Mark wahrscheinlich leichter zu verkaufen als so. Sind denn die Leute nicht selber schuld, wenn alles immer noch teurer wird?

Selbst abgesehen vom Preis aber bleibt der 2400 ein bemerkenswert wirtschaftlicher Wagen. Seine solide Bauweise spricht dafür, ebenso die von jeher rühmlichen Qualitäten der Borgward-Motoren. Und dazu rechnet in diesem Zusammenhang vor allem der Verbrauch. Er beträgt bei zügiger Autobahnfahrt in gleichmäßigem 100 km-Tempo nur um 11 Liter, unter den ungünstigsten Umständen, also etwa im innerstädtischen Kurzstreckenverkehr kann er bis 17 steigen. Wir errechneten über knapp 2000 km Teststrecke mit insgesamt annähernd durchschnittlichen Fahrbedingungen einen Testverbrauch von 13,2 Liter/100 km, stets Superkraftstoff natürlich. Das ist ein höchst anständiger Verbrauch, zumal in seiner Relation zum Gewicht und zu der immerhin hohen Geschwindigkeit dieses Wagens.

Mit aufrichtiger Hochachtung werden wir uns förderhin des „großen" Borgward zu erinnern wissen. Gerade dieser Wagen, der sich keineswegs auf strenge Traditionen beruft, pflegt die alte Schule deutschen Automobilbaus in ihrem besten Sinn. Und er ist deren geglückte Übertragung ins Moderne, denn er trägt seine Solidität nicht in altväterlicher Steifheit zur Schau. *Werner Oswald*

Beschleunigungsweg und -zeit

In einem Zeitalter, wo die Verkehrsverhältnisse die Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs ständig uninteressanter machen, muß um so mehr Wert auf die übrigen Faktoren der Fahrleistung, nämlich auf Beschleunigungsvermögen und Durchzugskraft in der Steigung, gelegt werden. Mit anderen Worten: Das Temperament verdient mehr Beachtung als bisher. War dies beim sportlichen Wagen von jeher von großer Bedeutung, so heute eben auch beim Gebrauchswagen, wenn unter Annahme einer bestimmten (fahrtechnisch oder durch den Verkehr gegebenen) Höchstgeschwindigkeit guter Reisedurchschnitt erzielt werden soll. Als Maß für das Temperament gilt die absolute Größe der Beschleunigung, die sich darin ausdrückt, welche Zeit ein Fahrzeug für eine bestimmte Geschwindigkeitsspanne, etwa vom Stand auf 80 km/st oder von 30 auf 60 km/st, benötigt. Je kleiner diese Zeit, desto höher das Beschleunigungsvermögen. Das ist physikalisch so unumstößlich wie logisch.

Diese „Beschleunigungszeiten" nun, wie sie beispielsweise unter den „Technischen Daten" unserer Testberichte, aber auch in den Erfahrungsberichten anderer Tester erscheinen, bedürfen einer gewissen Einschränkung, was ihre Bedeutung angeht, und wir benützen gerne eine Veröffentlichung von Prof. Jante in der sowjetzonalen „Kraftfahrzeugtechnik", um uns mit dieser Frage auseinanderzusetzen. Mit Recht weist der Verfasser darauf hin, daß die Beschleunigungszeit etwa von 0–80 km/st kein unantastbares Maß ist, und zwar deshalb nicht, weil bis zum Erreichen dieser Geschwindigkeit zweierlei Fahrzeuge trotz gleicher Beschleunigungszeit von beispielsweise 15 sec ganz unterschiedlich lange Wege zurücklegen können. Es wäre aber nur im Interesse des Verkehrs, wenn die Beschleunigungswege, z. B. beim Überholen, so kurz wie möglich wären, d. h. das günstigere Fahrzeug wäre jenes, das für die Tempospanne von 0–80 km/st statt 250 Metern nur 200 Meter benötigen würde.

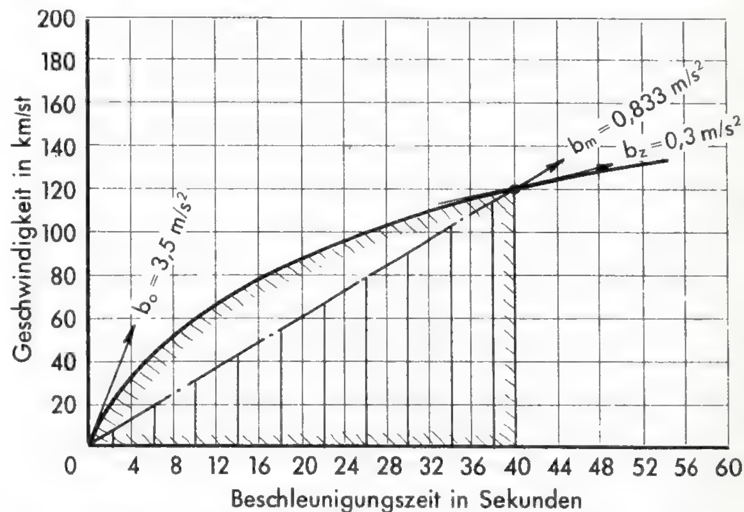
Wie aber kann es zu solchen Differenzen im Beschleunigungsweg trotz effektiv gleicher Beschleunigungszeit kommen? Nun, die Beschleunigung von 0 auf 80 km/st ist im betrachteten Beispiel nur hinsichtlich ihres Mittelwertes definiert, nämlich zu $b_m = \frac{80}{3,6 \cdot 15} = 1,48$ m/sec², ihre wahre Größe aber wechselt je nach Fahrzeug mit der Fahrgeschwindigkeit. Grundsätzlich wird es beim normalen Fahrzeug mit Kolbenmotor so sein, daß die augenblickliche Beschleunigung bei kleinen Geschwindigkeiten am höchsten ist, errechnet sie sich doch gemäß der Formel $b = c \cdot \frac{N_ü}{V \cdot G'}$ einmal aus der Überschußleistung" $N_ü$ (Differenz zwischen Treibachs- und Fahrwiderstandsleistung), weiter aber aus der augenblicklichen Fahrgeschwindigkeit (G' ist dabei das ungefähre Wagengewicht, in dem die umlaufenden Massen des Motors, der Räder usw. mit berücksichtigt sind, nachdem diese Massen ja „auf Touren" gedreht werden müssen). Bei kleinen Fahrgeschwindigkeiten ist also V klein, $N_ü$ aber wegen der noch geringen Fahrwiderstände annähernd gleich der reinen Treibachsleistung (Motorleistung abzüglich der Verluste im Triebwerk). Mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit nimmt b ab, und an dieser generellen Tendenz ändern auch die Übersetzungsverhältnisse oder die Form der Motorleistungskurve über der Drehzahl wenig.

Nehmen wir ein x-beliebiges „Beschleunigungs"-Diagramm zur Hand, wie es in unseren Testberichten ja stets zu finden ist, so ist hier die erreichbare Geschwindigkeit über der Beschleunigungszeit aufgetragen (deshalb richtiger: Geschwindigkeits-Zeit-Diagramm). Die Tangente für eine beliebige Geschwindigkeit an diese Kurve gibt durch ihre Steilheit ein direktes Maß für die momentane Größe der Beschleunigung – je steiler, desto höher die Beschleunigung. Macht man das für einzelne Punkte, so kann man leicht feststellen, daß im untersten Gang bei V = 0 die höchste Beschleunigung vorhanden ist, diese mit zunehmender Geschwindigkeit abnimmt (flachere Tangente) und in den oberen Gängen nirgends mehr den Anfangswert erreicht, um schließlich bei Höchstgeschwindigkeit gleich Null zu werden, (waagrechte Tangente), nachdem hier Treibachs- und Fahrwiderstandsleistung sich die Waage halten und keinerlei Überschußleistung für irgendwelche Beschleunigung mehr vorhanden ist.

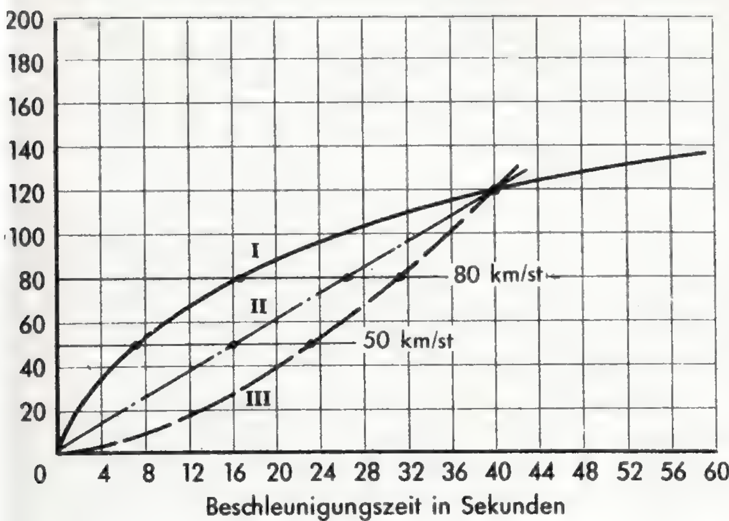
Das Bild zeigt ein idealisiertes Beschleunigungsdiagramm, d. h. hier sind die „Stufen", die sich durch den Schaltvorgang ergeben, weggelassen; ein ähnliches Diagramm erhält man beispielsweise bei vollautomatischen Getrieben. Wir betrachten zunächst die Verhältnisse für die Beschleunigungszeit auf 120 km/st, die hier mit 40 sec angenommen wurde. Ginge der gesamte Beschleunigungsvorgang mit gleichbleibender Beschleunigung vonstatten, so wäre eine mittlere Beschleunigung von $b = \frac{120}{3,6 \cdot 40} = 0,833$ m/sec² zu verzeichnen; in Wirklichkeit nimmt beispielsweise die Beschleunigung von $b_a = 3,5$ m/s² (bei $V_a = 0$ km/st) auf $b_e = 0,3$ m/s² (bei $V_e = 120$ km/st) ab. Durch die beiden gegebenen Kurvenpunkte ($V_a = 0$ km/st, Beschleunigungszeit = 0 bzw. $V_e = 120$ km/st, Beschleunigungszeit 40 sec) sind beliebig viele Kurven stetigen Verlaufs denkbar – alle aber ergeben dieselbe mittlere Beschleunigung $b_m = 0,833$ m/s². In der Praxis sind allerdings nur Kurven möglich, wie deren eine als Beispiel eingezeichnet ist, d. h. mit starker Anfangsbeschleunigung, abnehmender Beschleunigung und schließlich waagrechter Tangente (Beschleunigung = 0) bei irgendeiner Höchstgeschwindigkeit. Schon die Gerade durch die beiden gegebenen Endpunkte ist unmöglich. Wir brauchen uns also lediglich mit Diagrammen zu beschäftigen, die im betrachteten Zeitraum 0–40 sec oberhalb der besagten Geraden liegen.

Die verschiedene Form dieser Kurven nun bestimmt den „Beschleunigungsweg", d. h. die Strecke, die während des Hochbeschleunigens vom Fahrzeug zurückgelegt wird. Ein Maß für diese Strecke ist im Geschwindigkeits-Zeit-Diagramm die unter der Kurve liegende Fläche ($s = \int v dt$), welche nach oben durch die Kurve selbst, nach unten durch die Abzissenachse (der dicke Horizontalstrich durch den Punkt V = 0) und nach rechts von der Vertikalen durch den Kurvenendpunkt begrenzt wird. Für den Fall gleichmäßiger Beschleunigung ergibt sich als Fläche ein Dreieck des Inhalts $F = s = ½ \cdot 40 \cdot \frac{120}{3,6} = 668$ m, wenn alles in den Dimensionen m und sec ausgedrückt wird. Dieser „Beschleunigungsweg" wird nie unterboten werden können, es sei denn, man hat ein Fahrzeug, das die 120 km/st eben in weniger als 40 sec erreicht. Je gewölbter unsere „Beschleunigungskurve", desto größer die Fläche unter ihr, desto größer also auch der „Beschleunigungsweg".

Das ist eine nicht wegzuleugnende physikalische Tatsache, so sehr sich zunächst die Einsicht dagegen sträubt, daß der vom Fahrzeug benötigte Weg um so größer sein soll, je kräftiger das Fahrzeug anfangs startet, nachdem gerade die Anfangsbeschleunigung (also die Tangente im Nullpunkte unseres Diagramms) den Gesamtverlauf der Kurve weitgehend bestimmt. Mit Blick auf den „Beschleunigungsweg", wäre es aber richtiger, wenn die Beschleunigung konstant bliebe, und ganz vorteilhaft, wenn die Beschleunigung anfangs sehr niedrig wäre und mit der Geschwindigkeit laufend zunähme, was freilich nach dem oben Dargelegten nur eine theoretische Möglichkeit ist. Die For-



Dieses Diagramm gibt darüber Aufschluß, daß der betrachtete Wagen innerhalb 40 sec ab Stand auf 120 km/st beschleunigt wird, wobei die Beschleunigung – ausgedrückt durch die Steilheit der Tangenten an die Kurve – von 3,5 m/sec² beim Anfahren kontinuierlich auf 0,3 m/sec² bei 120 km/st abnimmt. Die mittlere, konstant gedachte Beschleunigung errechnet sich für diesen Fall zu 0,833 m/sec². Die Fläche unter der Kurve im betrachteten Geschwindigkeitsbereich ist nach physikalischen Gesetzen dem für die Beschleunigung erforderlichen Weg verhältig. Die entsprechende Auswertung des Diagramms (schräg gestrichelte Fläche) ergibt einen „Beschleunigungsweg" von rd. 890 m, während er bei konstanter Beschleunigung nur rd. 670 m lang wäre (vertikal gestrichelte Fläche).



as Beispiel des ersten Diagramms ist hier durch eine theoretische Möglichkeit III ·weitert, wie sie zwecks Erzielung kurzen Beschleunigungsweges auf 120 km/st denk- ar (aber praktisch nicht möglich) wäre. Wie im Text ausgeführt, ergeben die urven II und III bei den niedrigeren Geschwindigkeiten von 50 bzw. 80 km/st aber hlechtere Verhältnisse als Kurve I, so daß letzten Endes doch gute Anfangsbeschleu- igung zu fordern ist.

erung nach möglichst kleinem Weg hätte – und damit kommen wir er Achillesferse auf die Spur – kleine Anfangsbeschleunigung und nöglichst große Beschleunigung bei hohem Tempo, also ein träges ahrzeug im unteren Geschwindigkeitsbereich mit sehr hoher Spitzen- eschwindigkeit zur Folge, genau das also, was wir angesichts der 'erkehrsverhältnisse ablehnen müssen.

Im nächsten Diagramm sind für den betrachteten Fall drei Kurven ingezeichnet, nämlich wieder diejenige des ersten Diagramms (I), die Kurve (II) für konstante Beschleunigung (Verbindungsgerade) und chließlich eine Kurve (III) für geringeren Beschleunigungsweg. Be- rachten wir jetzt die Verhältnisse für die innerorts zulässige Ge- chwindigkeit von 50 km/st, so erreicht das Fahrzeug I dieses Tempo nnerhalb von 7 sec, Wagen II mit seiner konstanten Beschleunigung braucht 16 sec, Wagen III gar 23 sec, also mehr als das Dreifache 'on Wagen I. Was die „Beschleunigungswege" angeht, so ergibt konstante Beschleunigung $s_2 = \frac{1}{2} \cdot 16 \cdot \frac{50}{3{,}6} = 111$ m, Wagen I da- gegen (nach Planimetrierung der Fläche unter der Kurve) $S_1 = 57$ m und Wagen III $s_3 = 108$ m. Ganz eindeutig ist Wagen I überlegen, eit- wie wegmäßig. Geschieht dasselbe für eine Beschleunigung auf 80 km/st, so hat Wagen I eine Beschleunigungszeit von 16,5 sec mit einem Beschleunigungsweg $s_1 = 228$ m, Wagen II weist 26,5 sec bzw. 295 m auf, Wagen III 31 sec mit 267 m. Selbst hier ist Wagen I nicht unterlegen; dies wird wahrscheinlich erst ab 100 km/h der Fall sein.

Es versteht sich ganz am Rande, daß kürzeste Beschleunigungswege mmer anzustreben sind, auch auf Kosten von Beschleunigungszeit. nsofern ist der Jantesche Hinweis völlig am Platze: Eine Beschleu- nigungszeit beispielsweise von 40 sec auf 120 km/st sagt noch nichts Endgültiges über den Geschwindigkeits w e g aus. Hier wäre eine möglichst flache „Beschleunigungskurve" erwünscht, die freilich mehrere Nachteile haben müßte: Träges Verhalten des Wagens im unteren Geschwindigkeitsbereich, gute Beschleunigung allenfalls im oberen (vielleicht auf manchen Bundesstraßen und auf der Autobahn interessanten) Geschwindigkeitsbereich, hohe Spitzengeschwindigkeit (die an Bedeutung verliert und ja auch physikalisch durch Motorleistung und Fahrzeug begrenzt ist). Man will aber kürzesten Beschleunigungsweg auch für die Geschwindigkeiten, die heute durch Geschwindigkeitsgebote geregelt sind bzw. sich aus den Verkehrsverhältnissen ergeben. Und hier braucht man, wie das obige Beispiel lehrt, eben doch gute Anfangsbeschleunigung. Sie läßt sich aus der dürren Zahlenangabe „ab Stand auf 120 km/st in 40 sec" allerdings nicht beurteilen, man muß dann mindestens noch Angaben über die Beschleunigungszeiten bei niedrigeren Geschwindigkeiten haben, oder, wie dies bei unseren Testberichten grundsätzlich geschieht, ein entsprechendes „Beschleunigungs"-Diagramm.

Jedenfalls hat die Nennung von Beschleunigungszeiten sehr wohl einen Sinn, wenn der gesamte Geschwindigkeitsbereich erfaßt und nicht nur eine (vielleicht besonders günstige) Angabe herausgepickt wird. Die Forderung nach kürzesten Beschleunigungswegen muß sinnvoll auf Geschwindigkeiten beschränkt bleiben, wie sie der Verkehr von heute und morgen zuläßt, sonst wird die gefährliche Tendenz nach absoluter Höchstgeschwindigkeit, Schnellgangcharakteristik und unelastischen Motoren gefördert, also genau das Gegenteil von dem, was auch Prof. Jante in der besagten Veröffentlichung fordert. Es ist zudem in der Praxis so, daß sich die Beschleunigungswege in Abhängigkeit von der echten Geschwindigkeit nur sehr viel umständlicher genau ermitteln lassen als die Beschleunigungszeiten; gebräuchlich ist ein ähnliches Verfahren bislang höchstens beim Messen des „stehenden Kilometers", wobei die erreichte Geschwindigkeit sogar von sekundärer Bedeutung und die Beschleunigungszeit das Wichtigste ist.

In derselben Veröffentlichung weist Prof. Jante darauf hin, daß die bisher übliche Nennung der Motorhöchstleistung gleichfalls wenig aufschlußreich sein könne, weil über das „elastische" Verhalten der Maschine damit nicht das geringste ausgesagt wird. So wird von ihm vorgeschlagen, als „Fahrleistung" die Motorleistung bei halber Maximaldrehzahl zu nennen. Dieser Vorschlag vermöchte in Richtung Elastizität für die Maschine gewiß manches zu verbessern und die Tendenz anzureizen, daß das Maximaldrehmoment generell in den mittleren oder gar unteren Drehzahlbereich verlegt würde. Das ist aber, abgesehen von ausgesprochen „sportlichen" Motoren, heute ohnehin der Fall. Die Automobilindustrie wird nur schwer dazu zu bewegen sein, neue Bewertungsmaßstäbe einzuführen. Sie könnte auf die Nennung der Höchstleistung trotzdem nicht verzichten, da ja diese für die Haftpflichtversicherung unerläßlich und so auch für den Käufer wichtig ist. Sie nennt heute grundsätzlich auch die charakteristischen Daten, was das Motordrehmoment anbelangt, womit ja zumindest für den Eingeweihten bereits etwas über die zu erwartende Motorelastizität ausgesagt ist. Der vorgeschlagene Begriff „Fahrleistung" ist ferner schon im Sprachgebrauch belegt, nämlich als Überbegriff für das, was das Fahrzeug hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung usw. leistet. Letztlich entscheidend für den Interessenten ist das Verhalten des kompletten Fahrzeugs, und hier spielen außer der Motorcharakteristik selbst eben auch das Wagengewicht und die Übersetzungsverhältnisse ein ernstes Wort mit. Die Jantesche „Fahrleistung" sei aber gerne zur Diskussion gestellt. *Dipl.-Ing. W. Buck*



Nicht mehr Herbst und noch kein richtiger Winter.
Foto: Weitmann

Skigebiet Klein-walsertal



Eigentlich gehört das Kleinwalsertal zu Österreich. Da aber weder aus dem Bregenzer Wald noch aus dem Lechtal eine Straße dorthin führt, ist das Kleinwalsertal seit 1891 deutsches Zollanschlußgebiet. Das heißt: obwohl das Kleinwalsertal zum Lande Vorarlberg gehört, gilt dort deutsches Geld, und man braucht zum Grenzübertritt lediglich einen Personalausweis. Das Auto darf aber ohne jeden Papierkram die Grenze passieren.

Das Kleinwalsertal schließt sich an den Oberstdorfer Zipfel an. Es ist ein durch einen Höhenzug geteiltes Doppeltal; denn die Breitach und das Schwarzwasser vereinigen sich erst kurz vor der deutschen Grenze, ehe sie durch die Breitachklamm zur Iller abfließen. Hier siedelten sich im 13. Jahrhundert ein paar Walliser Familien an, trieben Viehzucht und schlugen sich recht und schlecht durchs Leben. Ihre heimatliche Tracht mit den hochgeschürzten Röcken behielten sie jedoch bei, ihre Bauweise ebenfalls, und ihre Sprache klingt noch heute in vielem an die Mundart an, die man in den Seitentälern hoch über der oberen Rhône zu hören bekommt.

Wer aus der Richtung Karlsruhe ins Kleinwalsertal will, geht am besten an der Ausfahrt Ulm-West von der Autobahn herunter und fährt dann über die schnelle B 19 erst nach Memmingen und dann weiter nach Kempten. Der Abschnitt Kempten–Immenstadt–Sonthofen ist nicht ganz so schnell, aber das letzte Stück zwischen Sonthofen und Oberstdorf ist wieder erstklassig ausgebaut. Vor dem Stadtzentrum in Oberstdorf biegt man dann scharf rechts ab, und jenseits der Stillach führt eine hervorragend angelegte Straße mit zwei großen Kehren den Hang hinauf, von dem man einen hübschen Blick auf die gegenüberliegende Nebelhorngruppe hat. Die Straße durch das Kleinwalsertal ist bis Mittelberg gut, nur das letzte Stück bis Baad hinauf ist von mittlerer Beschaffenheit. In das Schwarzwassertal führt jedoch kein vernünftiger Fahrweg hinein.

Von Lindau aus fährt man am besten das westliche Stück der deutschen Alpenstraße bis Oberstaufen und dann weiter bis Immenstadt; von Augsburg aus über Landsberg – Buchloe – Kaufbeuren – Kempten, und von München über Inning und den Ammersee nach Landsberg, wo man auf den Augsburger Zubringer stößt. Wesentliche Steigungen sind auf keiner dieser Straßen zu überwinden, und während des Winters werden sie alle geräumt.

Die Entfernungen sind folgende: Lindau–Oberstdorf = 73 km; Ulm–Oberstdorf = 138 km; Augsburg–Oberstdorf = 145 km; München–Oberstdorf = 166 km; Oberstdorf–Mittelberg = 15 km und Mittelberg–Baad = 4 km. Und damit sind Sie ganz oben im Kleinwalsertal, wo die Fahrstraße zu Ende ist.

Über die Topographie des Kleinwalsertales müssen Sie folgendes wissen: Längs der Hauptstraße reiht sich praktisch von Riezlern breitachaufwärts ein Ort an den anderen; nur hinter der Walser Schanz und zwischen Bödmen und Baad kommen Sie je ein kurzes



… aus einem Hotelfenster in Hirschegg gegen Mittelberg und die Grenzberge gegen den Bre…zer Wald. Foto: Pressestelle Riezlern

zen, fast durchweg „Skiberge" sind, haben die scharfgratigen schrofendurchsetzten Gipfel südwärts ausgesprochen alpine Prägung.

Daraus resultiert nun folgendes: Das Kleinwalsertal besitzt trotz seines teilweisen Voralpencharakters ein ausgesprochenes Hochgebirgsklima, die Talsiedlungen sind windgeschützt, und da nach dem Bodensee zu zwischen dem Heiterberg und dem Gottesackerplateau jenseits der 1500 m-Grenze drei breite, westoffene Scharten liegen, kommt es im Kleinwalsertal schon im Frühwinter zu ergiebigen Schneefällen. Die Westwinde pressen von der Bregenzer Ache her das feuchtigkeitsgeladene Gewölk durch die engen Talschläuche zu den Jöchern hoch, an deren Leeseite dann die Wassertröpfchen als Schnee ausgefällt werden. Deshalb gilt das Kleinwalsertal als absolut schneesicheres Wintersportgebiet. Es ist aber dort bei Schnee durchaus nicht eintönig; über dem von der Breitach durchflossenen breitwelligen Talgrund steigen von schütterem Nadelwald bedeckte Hänge auf, über denen schroffe Kalkgipfel aufragen, oder denen, wie am Gottesackerplateau, riesige, meist leicht aufgekippte Kalkplatten mit abrupt abfallenden Rändern aufgesetzt sind.

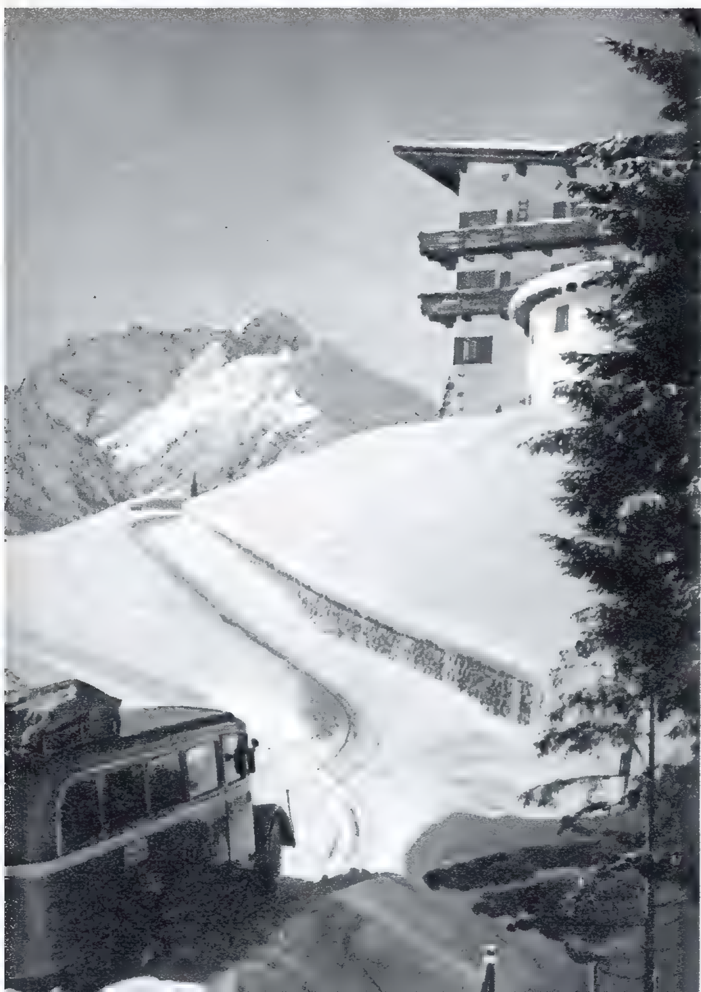
Daraus ergibt sich nun wieder, daß man hier jedes nur denkbare Skigelände vorfindet: Übungswiesen mit harmlosen Buckeln und Bodenwellen für Anfänger; stärker geneigte Hänge für solche, die sich schon mehr zutrauen; Steilrinnen für versierte Läufer, und schließlich auch Langlaufgelände mit höchst respektablen Abfahrten. Sowohl aus dem Breitachtal wie auch vom Schwarzwassereinschnitt aus führen Liftanlagen nach allen Himmelsrichtungen die Hänge hinan. Die Kanzelwandbahn, eine Kleinkabinen-Seilbahn, geht zwar mit 2000 Metern am höchsten hinauf, aber der Blick vom Walmendinger Rücken über die großen Schneemulden gegen den Gerachsattel und die Gottesackerwände steht demjenigen von der Bergstation der Kanzelwandbahn kaum nach.

…k durch unbebautes Gelände. Im Gegensatz dazu ist das Schwarz…sertal so gut wie unbesiedelt. Hier gibt es außer einem hotel…gen Berghaus nur ein paar Almen und Skihütten.

Von der Straße Walserschanz–Baad zweigen nur kurze Stich…ßen zu den einzelnen Hotels ab; mit dem Wagen kann man hier … nichts unternehmen. Andererseits sollten Sie aber nicht mit den …ern ausgerechnet auf der sowieso schon überlasteten Straße herum…osen, die auch noch den Omnibusverkehr nach Oberstdorf auf…men muß.

Die Siedlungen im Kleinwalsertal liegen 1100 bis 1250 m hoch. …gsum steigen die Allgäuer Alpen hufeisenförmig im Hohen Ifen bis …2 m, im Elferkopf bis 2387 m und im Widderstein bis 2536 m auf. … strahlenförmig vom Grünhorn ausgehende Höhenzug mit dem …lmendinger Horn, der den Oberlauf der Breitach von der Schwarz… trennt, erreicht jedoch nur knapp 2000 m Höhe. Während die …ge, die im Westen, Norden und Osten das Kleinwalsertal begren-

… jedem Neuschnee wird die Talstraße bis Baad hinauf geräumt. Foto: Aufsberg



Obwohl das Kleinwalsertal während der Wintersaison stark besucht ist und neben dem Berchtesgadener Land und der Ecke um Garmisch die meisten Fremdenübernachtungen im süddeutschen Raum buchen kann, so daß die Talstraße oft einem riesigen, langgezogenen Parkplatz gleicht, gibt es hier auch stille Winkel. Ich denke dabei an den Talschluß gegen die Schafalpenköpfe mit den weiten Schneeflächen zwischen den zungenförmig ins Tal hängenden Fichtenstreifen und an die Almwiesen gegen das Starzeljoch; an den Klausenwald und die Mulden unter den Gottesackerwänden; an das Gelände um den Didamskopf und an den Gamsfuß; an den Hochalppaß und an die Fuchshofwiesen. Aber das ist nur eine bescheidene Auswahl. Andererseits findet hier der Könner auf Skiern ein Gelände vor, das beinahe Arlbergcharakter hat. Dazu brauchen Sie sich nur die Riesenhänge anzusehen, die Sie im letzten Drittel während einer Fahrt auf die Kanzelwand von der Gondel aus frei bekommen.

Dabei werden Sie – besonders nach langanhaltenden Neuschneefällen – noch etwas anderes beobachten: An den Gratwächten hinter den Anblaskanten hängen dickbauchige Schneesäcke, und gar nicht so selten sieht man hier mehr oder weniger breite Preßschneelawinen, Schneesackbretter und – besonders im Frühjahr – Firnlawinen auf die Karböden abfließen. Hier heißt es also vorsichtig sein, dieses Gelände sollte man ebenso meiden wie die berüchtigten Lawinenzüge mit den steilwandigen, aufgeworfenen Rändern hinter Mittelberg.

Da sich aber in einem so bevorzugten Winkel während der Wintersaison sozusagen alles trifft, ist es ratsam, sich rechtzeitig um Unterkunft zu bemühen. Damit kommen wir zu der Frage nach dem Standquartier.

Riezlern, das 1100 m hoch liegt, ist die Hauptsiedlung des Kleinwalsertales. Dieser Ort ist etwas für diejenigen, die in erster Linie betont elegante Umgebung suchen und ohne „Betrieb" – möglichst jeden Abend woanders – nicht auskommen. Ob Sie nun den „Stern", die „Post", den „Riezler Hof" oder das Gästehaus „Riedmann" wählen, ist im Endeffekt gleichgültig. Gut geführt sind diese Hotels alle. Zum Teil verdienen sie sogar das Prädikat „sehr gut". Daneben gibt es auch billigere Gasthöfe, in denen man durchaus nicht schlecht unterkommt. Im übrigen finden Sie in Riezlern alles, was man an Unterhaltungsmöglichkeiten von einem Wintersportplatz von Format verlangen kann.

Hirschegg (1124 m), inmitten eines prächtigen Skigeländes, besitzt eine ganze Reihe moderner Hotelbauten, die sich teilweise, wie etwa der „Berghof", das „Waldemar-Petersen-Haus" und das Sporthotel „Auenhütte", durch eine freie, aussichtsreiche Lage auszeichnen. Das schönste Hotel in Hirschegg ist jedoch das „Ifen-Hotel". Ein moderner

Bau, dem man die zwanzig Jahre nicht ansieht, die er schon hier oben steht. Hier gibt es als Spezialität butterweiche Artischockenherzen und mit Kräuterbutter zubereitete Weinbergschnecken, die allein schon eine Fahrt hierher lohnen! Allerdings darf hier nicht jeder herein: kleine Kinder werden nicht aufgenommen, und für Hunde ist das „Ifen-Hotel" absolut tabu. Und wofür man 25 Pfennig Kurtaxe bezahlen soll, ist auch nicht ganz ersichtlich.

Das Pendant dazu ist das „Alpenkurhotel Walsertal", zwischen Hirschegg und Mittelberg, mit seiner erhöhten Lage und entsprechenden Aussicht. Aber auch in der „Alpenrose", in der „Alten Krone" und in der „Neuen Krone" sind Sie in Mittelberg (1218 m) nicht schlecht untergebracht. Damit sind aber hier die Möglichkeiten bei weitem noch nicht erschöpft.

In Wildental würden wir der „Gemse" oder dem „Roten Adler" den Vorzug geben, und in Baad (1251 m) schließlich dem „Sporthotel". Aber auch die kleinen Unterkunftsmöglichkeiten im Kleinwalsertal sind nicht zu verachten. Das Café „Amely" in Riezlern, die „Kreuzklause" in Hirschegg und das Haus „Lindner" in Mittelberg vertreten diese Kategorie.

Und schließlich gibt es im Bereich der Gemarkung Riezlern 6 Berghütten, auf der Hirschegger Flur deren 13, zu denen noch 8 auf dem Mittelberger Gebiet kommen. Also 27 Berghäuser, die 10 Minuten bis 2 Gehstunden von der Talstraße entfernt liegen. Das größte von ihnen ist das Sporthotel Auenhütte in 1340 m Höhe am Olympiahang des Schwarzwassertals. Nicht weit vom Parsenn-Lift, wo man in einem großartigen Gelände bis weit in den Mai hinein skilaufen kann.

Für eine Übernachtung muß man im Kleinwalsertal im Mittel 3 bis 6 DM rechnen; für Vollpension 9 bis 15 DM. Im übrigen bekommen Sie


„Nu, wie war's, haben Sie sich gut erholt?"

hier schon ein einfaches Einzelzimmer für 2 DM, und wer ganz vornehm wohnt, muß für Speis und Trank, Service und sonstige Abgaben inklusive Zimmer 25 bis 30 DM pro Tag rechnen. Daneben gibt es in jedem Ort des Kleinwalsertales noch Privatquartiere (etwa 2.50 DM pro Nacht) und Ferienhäuschen, die man ganz allein bewohnen kann. Sie sind heizbar, werden aber zur Hauptsaison – da sie mehrere Schlafgelegenheiten besitzen – entweder nur für die entsprechende Personenzahl vermietet, oder man muß den Gesamtpreis für 4 oder 6 Personen bezahlen. Zu Beginn der Wintersaison sind diese Einzelhäuschen meist schon auf Wochen hinaus vergeben. Pro Person und Tag bezahlt man da 2.50 bis 3.00 DM; man kommt also – wenn man nur zu zweit da hausen will – auch nicht billiger als in einem guten Hotel weg, darf aber dafür die Schuhe selbst putzen und muß früh das Feuer für das Kaffeewasser höchst eigenhändig in Gang bringen.

Ob man im Kleinwalsertal in Vollpension gehen soll oder nicht, hängt in erster Linie davon ab, wie man seine Tage verbringen will. Für Tourenläufer ist Halbpension auf jeden Fall günstiger; wer aber nur auf den Übungswiesen in der Nähe der Ortschaften bleibt, steht sich besser mit Vollpension.

An einem Sonnentag sollten Sie jedoch nicht versäumen, auch einmal durch die Breitachklamm zu wandern. Die Gehsteige werden dann, soweit es sich machen läßt, eisfrei gehalten, und die blau und flaschengrün schimmernden Wände sind ein ganz besonderes Erlebnis. Für einen trüben Tag, mit dem man nichts rechtes anzufangen weiß, gibt es auch noch einen Tip: Nach Riezlern fahren und dort ins Volkskundemuseum gehen!

Die Verkehrsämter sind in Riezlern im Gemeindeamt, in Hirschegg im Postamt und in Mittelberg in der Drogerie Walker. Und schließlich müssen Sie noch wissen, daß der Schnee in der Niederung des Kleinwalsertales, das als Ganzes gesehen ein einziges, nur von ein paar


Die Fahrt mit der Kleinkabinenbahn auf die Kanzelwand gibt prächtige Ausblicke auf den Widderstein frei. Foto: Heimhuber

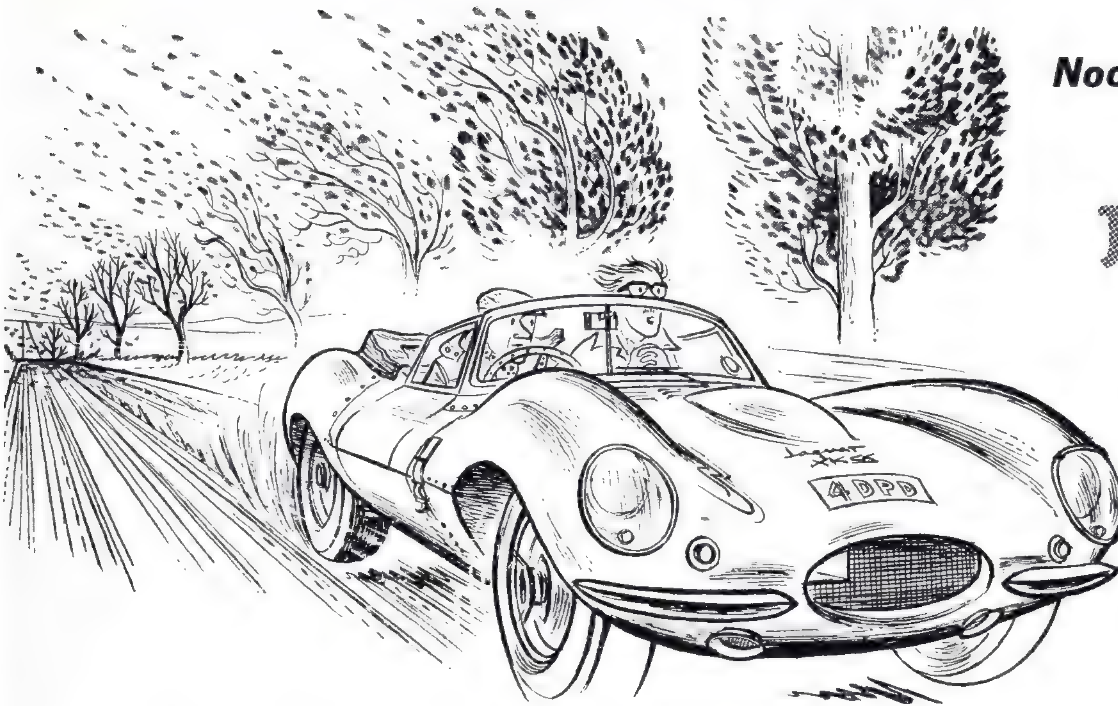
Siedlungen unterbrochenes Übungsgelände ist, normalerweise bis Ende April liegenbleibt, daß rund um das Zwillingstal über zwanzig ausgesprochene Skiberge liegen, und daß eine Skischule zu Ihrer Verfügung steht; daß man ferner niemals allein auf Skihochtouren geht, daß im Kleinwalsertal der sogenannte „Windbrand" eine äußerst unangenehme Zugabe ist, wenn jemand auf Sonnenbrille und Strahlenschutzcremes verzichten zu können glaubt, und daß trotz der klimatisch begünstigten Lage auch im Kleinwalsertal ein Wettersturz binnen einer Stunde eintreten kann.

Trotz alledem: das Kleinwalsertal ist zum Wintersport eine ganz große Sache. Diejenigen, die dort gewesen sind, kommen immer wieder. Und das sagt schließlich mehr als alles andere.

Ulrich Sempert

Die Kuhgehrenspitze bei Hirschegg ist einer der vielen Skiberge um Hirschegg. Foto: Stuhler





Noch ein Test:

JAGUAR XK SS

–mehr oder weniger frei

übersetzt aus PUNCH

Den Anwohnern der Test-Strecke braucht nan nicht sagen, daß wir der Linie Guildford–Winchester–Salisbury folgten. Sie werden sich an uns erinnern.

Es gibt nur einen Wagen dieses Typs im Lande. Die anderen rannten über die Straßenkante, wurden unter Milchtankwagen eingeklemmt oder gingen nach Amerika, wo längere, breitere und geradere Straßen mit weniger Heuwagen ziehenden Traktoren auf der Straßenmitte kurze Höchstgeschwindigkeitsausbrüche ermöglichen, bis die Polizei über Kurzwellenfunk einen Road-Bloc weit voraus organisiert hat. Da überdies keine solchen Wagen mehr gebaut werden, hatten wir auch noch die Befriedigung, zu wissen, daß wir das schnellste Museumsstück der Gegenwart testeten. Dem nur beifahrenden Berichterstatter im besonderen konnte solche Befriedigung nur willkommen sein, denn er konnte sie gebrauchen. Die Abmessung seines Platzes war von geiziger Enge, aus der Masse drumherum ausgestochen wie ein Loch aus steifem, heißem Haferbrei (das System der Auspuffanlage kriecht am linken Bein hoch, bevor es auf die nahe Außenseite abkrümmt). Des Beifahrers Anteil am Armaturenbrett schneidet ihm scharf in die Kniescheibe oder später, wenn's ans Verkrümeln geht bei scharf angezogenen Beinen, schneidet's deutlich in die Schienbeine. Sodann bemerkt man gleich, daß die Handbremse sich bequem in den rechten Ärmel des Passagiers einpaßt. Dem Fahrer macht es keine Schwierigkeiten, jedes Pedal einzeln zu treten, wenn seine Schuhe nicht zu breit sind, und er kann seine Beine bequem bis zu einer kauernden Position ausstrecken. Ab 160 km/st fühlt er dann die Kälte und überlegt sich, ob es nicht irgendeine Möglichkeit gibt, mal schnell ein halbes Dutzend heißer Rohrsysteme auf seine Seite zu verlegen.

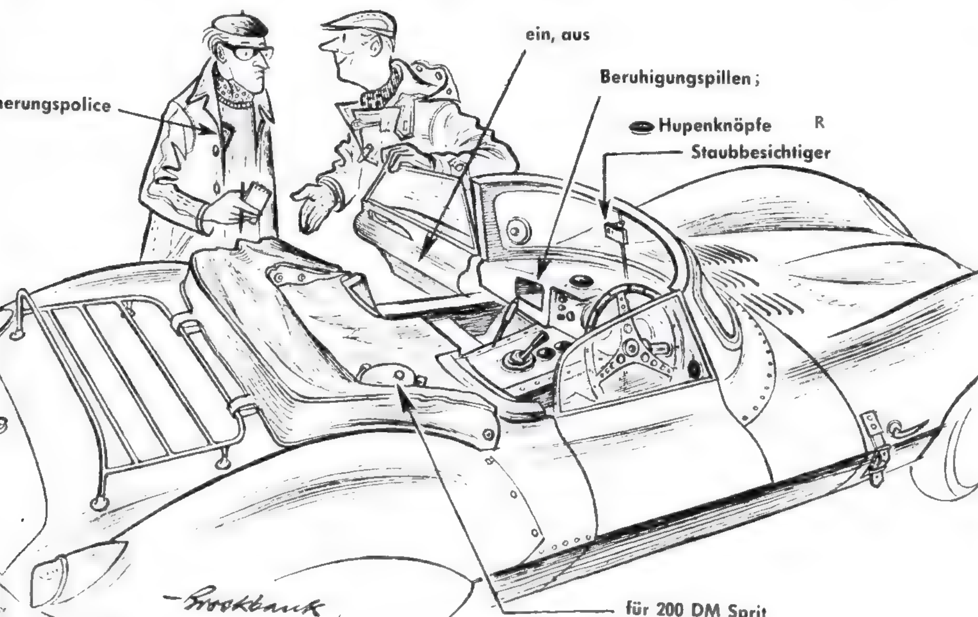
Schnellere Autos könnten die Antwort auf verstopfte Landstraßen sein. Je schneller der Wagen, um so schneller macht er Straßenraum für andere frei. Dies hatten kürzlich Russel Brockbank und J. B. Boothroyd im Sinn, als sie sich zu einer Testfahrt mit dem Jaguar XK SS und zur Aufnahme einer kurzfristigen Lebensversicherung von schmeichelhafter Höhe entschlossen.

Der XK SS hat vier Signalknöpfe für die Heulhupe, von denen zwei beim Schalthebel liegen und die Neigung haben, gleichzeitig mit einem Gangwechsel, also genau in dem Augenblick, wo faktisch eine Warnung über unsere Annäherung unnötig wäre, loszutönen. Wir fanden überdies heraus, daß es weise war, sich vorher zwischen Fahrer und Passagier zu einigen, wessen Finger welchen Hupenknopf bedienen würde, wenn sich der Passagier ebenfalls genötigt fühlte zu hupen. Das ging dann auch ganz gut, weil der Fahrer sowieso dazu neigte, den Hupenknopf in der Lenkradnabe zu benützen, der, wie sich herausstellte, gar keiner war.

Es gibt keinen Gepäckraum bei diesem Wagen. Der Platz, der für gewöhnlich für Schrankkoffer, zusammenfaltbare Kinderwagen, Säcke mit Streusand, Federballschläger und dergleichen vorgesehen ist, wurde hier 163 Litern Brennstoff überlassen. Das getestete Auto war feuerrot lackiert mit vielen feuchten Handabdrücken an der Tür für Beifahrer.

Es war ein feiner Herbstmorgen mit einer knusprig frischen Luft, als wir bei trockener Straße und mit trockenen Lippen in südwestlicher Richtung abhauten. Wir waren sofort im 19 km entfernten Hampshire bei einer Geschwindigkeit von 153 km/st und schalteten jetzt in den großen Gang. Zu diesem Zeitpunkt hatte der über die Windschutzscheibe hinausragende Teil des Berichterstatters das Gefühl, in einem Eisblock eingebettet zu sein, wogegen seine Socken als eine Art Kompensation bereits zischheiß waren.

Der Wagen war nicht belästigend laut, soweit sich das beurteilen ließ. Das heißt, es wurde effektiv keine abfällige Kritik von auseinanderstiebenden Menschenpulks, schaukelnden Limonadenbüdchen oder dem mittelalten Pärchen, dessen Picknick eine Grasböschung hinaufgewirbelt wurde, vernommen. Das Geräusch ist weniger ein Klappern der Karosserie, sondern mehr eine süße atonale Musik eines verwundeten Urochsen (Motor), ekstatischen Nasenflöten (Reifen) und von Schweinen beim Schlachten (Scheibenbremsen); bei niedriger Geschwindigkeit kommt zu dieser orchestralen Wirkung noch hinzu das spuckende Geräusch von sechs verdauungsgestörten Vergasern, das sich anhört, als schlage man mit Niethämmern auf riesige Kesselbleche. Dieser letztgenannte Geräuschkomplex trat allerdings nur nach einem rigorosen Drosseln der Maschine auf so 110 bis



120 km/st hervor, wenn wir uns den örtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen in etwa anpassen mußten.

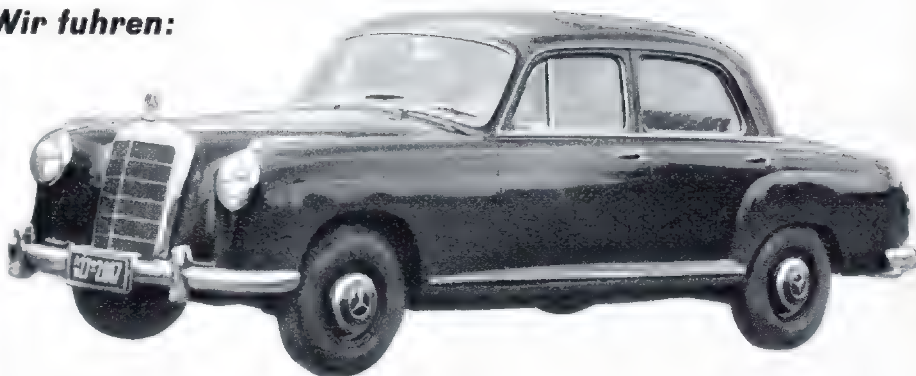
Ein besonders hervorzuhebender Aspekt unserer Testfahrt war das gute Benehmen anderer Autofahrer, welches wir die ganze Fahrt lang beobachten konnten. Sogar Fahrer, die ganz offensichtlich nicht gewöhnt waren, überholt zu werden, stellten ihre Räder auf der Innenseite der Straße auf den Trennstrich und winkten uns in dem Moment zum Überholen, als wir gerade schon vorbei waren.

In Salisbury wurde zu Mittag gegessen, wobei es allerdings einigen Aufenthalt gab, weil der Beifahrer, der nun das Format eines zum Wiedereinschmelzen zusammengepreßten Kochgeschirrs hatte, von einem halben Dutzend starker Männer mit frischrötlichen Gesichtern in pelzbekragten Duffle Coats und Sportmützen wieder gestreckt werden mußte. Diese starken Männer hatte es von den in der Nähe parkenden Volants zum Testwagen gezogen, weil sie zu sehen, zu streicheln, zu schnüffeln und anderswie den Wagen zu prüfen wünschten. Einer dieser Männer bestand darauf, uns im Dom-Hotel beim Lunch Gesellschaft zu leisten, aber er war weder zu bewegen, eine Kleinigkeit zu sich zu nehmen, noch seine äußere Garderobe abzulegen; aus lauter Angst, wir könnten plötzlich aufbrechen und ihn um das Spektakel unseres Starts beschummeln. Wir versuchten, sein Gespräch von Einscheiben-Trockenkupplungen und wirbelfreien Lufteinlaßtrichtern abzubringen, indem wir ihn fragten, ob unser Parkplatz auch polizeifest sei, aber er tat das ab als ein bedeutungsloses Delirium und tauchte in die vielseitigen Auspuffprobleme eines Aston Martin DB 3S. Danach beruhigte er uns dann, daß Salisbury eine sehr motorfreudige Stadt sei und nie eine Strafanzeige gegen einen Wagen von mehr als zweihundert britischen Pferdestärken losließ.

Als wir dann wieder einstiegen und zur Heimreise starteten, stellte sich heraus, daß das Mittagsmahl des Mitfahrers hinter dessen Brustbein zusammengefaltet lag und sich dort auch als eine Behinderung von Dauer auswies. Es zeigte sich dann aber, daß dies sich gleichförmiger auf den gesamten Verdauungstrakt verteilt hatte, nachdem wir aus 192 km/st bis fast zum Stillstand (93 km/st) scharf herunterbremsen mußten, weil drei Limousinen zwei weitere Limousinen in einer Kurve überholten, was bei uns Froschaugen verursachte und außerdem des Fahrers Mütze um 360 Winkelgrade drehte.

Zusammenfassend kann man sagen, daß der XK SS nicht jedermanns Auto ist. Es käme nicht jeder hinein. Der Wagen frißt eine unvorstellbare Menge Straße, wobei er ein sechzehn Kilometer langes, gerades Streckenstück in etwas von der Länge eines Straßenbahnfahrscheins verwandelt – und damit lenkt er von den hübscheren Blicken in der Landschaft ab. Aber für den Mann, der soviel Straße wie nur möglich freimachen will, der einen Geleitzug von sechs Betonkies-Lastwagen auf einem Streckenstück überholen will, das für den gewöhnlichen Autofahrer als zu knapp zum Überholen einer alten, ihr Fahrrad schiebenden Frau erscheint, für den Fahrer, dem es egal ist, wenn die Socken seines Mitfahrers angesengt werden, und dem es nichts ausmacht, eine Frau zu haben, die mit Angstschweißausbrüchen am Telefon hockt, sobald sie seinen Auspuff abheulen gehört hat, für einen solchen Mann, könnte man sagen, hat der XK SS einige Vorzüge.

Wir fuhren:



MERCEDES-BENZ 219 (HYDRAK)

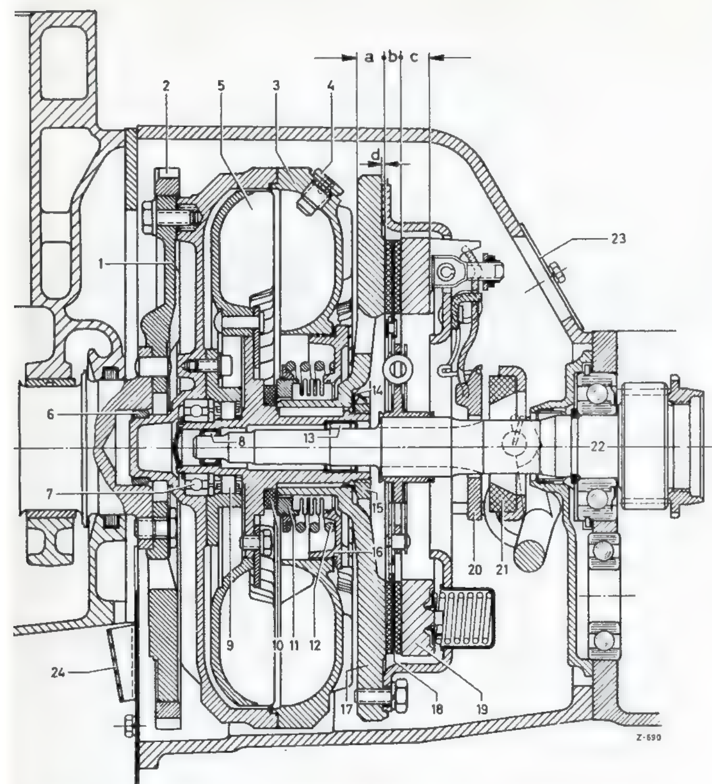
Der Leute werden wohl allmählich weniger, die Daimler-Benz den Vorwurf machen, man hänge dort zu sehr am Althergebrachten und denke nicht modern genug. Solche Behauptungen lassen sich Stück für Stück widerlegen, ob man nun an die (tatsächlich und nicht nur dem Namen nach) vollelastische Radaufhängung, an Benzineinspritzung, an den Borg-Warner-Getriebeautomaten des 300, an die Kugelumlauflenkung, an die Beheizung der vorderen Seitenfenster oder an die Luftfederung des Omnibusses denkt. Überraschend schnell ist Daimler-Benz nun auch mit der allfälligen Kupplungsautomatik auf dem Markt erschienen, wenn vorerst auch nur mit Lieferung auf Wunsch für die 2,2-Liter-Typen.

Bezeichnenderweise handelt es sich um eine Eigenentwicklung, wenn auch auf die Zusammenarbeit mit Fichtel & Sachs, dem Hersteller des unseren Lesern aus Ford 17 M- und DKW-Testberichten bekannten Saxomat-Kupplungsautomaten, hingewiesen wird. Hier wie dort sind die Probleme ja dieselben, zumindest, was die Kupplungsvorgänge beim Schalten anbelangt. Daimler-Benz ist aber bei der Entwicklung der Anfahrkupplung eigene Wege gegangen und hat, ähnlich wie auch ZF beim Synchromatic, die teurere, weniger wirtschaftliche, aber dafür auch optimal weich arbeitende hydraulische Kupplung bevorzugt. Überhaupt – und das war wohl das Ziel der Eigenentwicklung – wurde das Funktionsoptimum als primär und die Kostenfrage als sekundär betrachtet. Das drückt sich im Preis – der Hydrak kostet DM 450.– gegenüber DM 275.– des Saxomat – natürlich aus.

In groben Zügen und anhand des damals erhältlichen Materials haben wir unsere Leser bereits in Heft 17/57 über den konstruktiven Aufbau und die Funktion des Hydrak unterrichtet. Heute nun können nähere Details und vor allem unsere praktischen Eindrücke beschrieben werden. Vorweg nochmals kurz die Funktion: Alle Anfahr- und Haltevorgänge werden durch eine hydraulische Kupplung vorgenommen, alle Kupplungsvorgänge beim Schalten durch eine rein mechanische, trockene Einscheibenkupplung, die durch Unterdruck gelöst, durch den Differenzdruck zur Atmosphäre geschlossen und durch mehrere Regelorgane gesteuert wird. Insbesondere die letzteren sind wichtig, wenn eine Kupplungsautomatik nicht nur funktionieren, sondern allen Betriebszuständen und weitgehend auch noch dem persönlichen Fahrstil des einzelnen gerecht werden soll.

Doch nun ins Detail! Das Schwungrad der Kurbelwelle trägt eine zweiteilige Kupplungsglocke, deren vom Motor abgewandter Teil die Primärstufe der hydraulischen Kupplung darstellt. Das zu 80% mit Öl gefüllte Gehäuse wird angetrieben und erzeugt über die radiale Primärverschaufelung einen Ölstrom bestimmter Geschwindigkeit, so daß das Drehmoment des Motors in Strömungsenergie umgesetzt wird. Dem Primärteil dieser Turbine liegt der Sekundärteil gegenüber, der seinerseits mit der mechanischen Schaltkupplung verflanscht und mit dem umlaufenden Kupplungsgehäuse über einen Rollenfreilauf verbunden ist, sich in einer Richtung also frei drehen, in der anderen Richtung aber nur gemeinsam mit dem Kupplungsgehäuse rotieren kann. Ist das Motordrehmoment bzw. die Energie des Ölstroms groß genug, so wird der Sekundärteil der Turbine allmählich mitgenommen, je nach Fahrwiderstand des Wagens und Motordrehmoment sanft oder zügiger. Stöße, wie sie etwa bei plötzlichem oder sonst unsachgemäßem Bedienen des Kupplungspedals auftreten, sind dabei nicht möglich. Welcher Gang dabei eingeschaltet ist, ist völlig einerlei, so daß selbst das Anfahren im IV. Gang durchaus möglich ist. Warum solche Experimente allerdings nicht gemacht werden sollen, wird später zu erläutern sein. Immerhin sind sie möglich, und Daimler-Benz empfiehlt das Anfahren im I. Gang sogar nur für Steigungen bzw. für extreme Belastung des Wagens (etwa mit Anhänger oder beim Abschleppen), in der Ebene aber im II. Gang. Was der Fahrer sonst durch die richtige Abstimmung von Gasdosis und Kupplungsbetätigung zu tun hat, das erledigt die hydraulische Kupplung ganz automatisch. Da Bedienungsfehler ausgeschaltet sind, wird zweifellos das gesamte Triebwerk geschont.

Das Motordrehmoment ist über den Kolbendruck eine Funktion der zugeführten Kraftstoffmenge, also auch des Kraftstoffverbrauchs. Während des Anfahrvorganges nun wird ein bestimmtes Drehmoment erzeugt, zunächst aber – während des Standes – keine Fahrleistung abgegeben. In diesem Augenblick arbeitet jeder Motor und jede Art

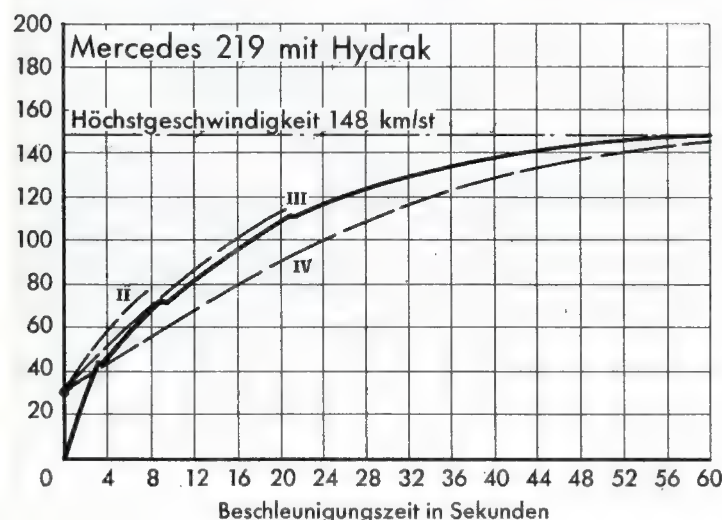


ser Querschnitt verrät dem Techniker den konstruktiven Aufbau des Hydrak. 1 = wungrad, 2 = Anlasser-Zahnkranz, 3 = Primärschale, 5 = Sekundärschale, 9 = ilauf, 10 = Graphit-Dichtring, 11 = Druckring, 12 = Druckfeder für Überlastungs-til, 17 = Antriebsscheibe, 18 = Mitnehmerscheibe der Schaltkupplung, 19 = Anßplatte, 21 = Ausrücker mit Graphitring.

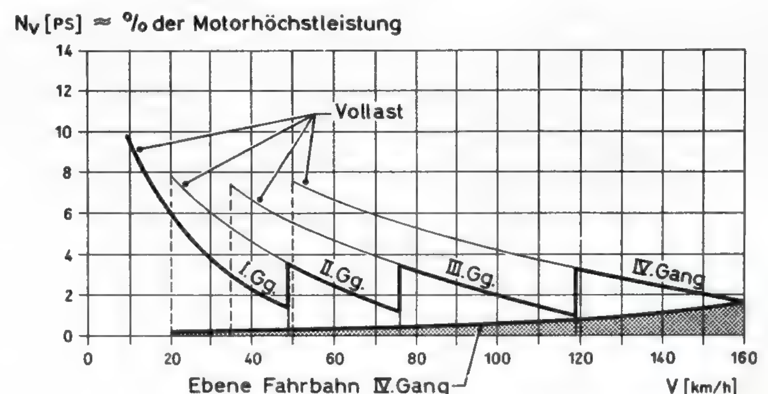
pplung mit dem Wirkungsgrad Null, also extrem unwirtschaftlich. mählich wird jedoch das Fahrzeug beschleunigt, der Schlupf (d. h. ehzahlunterschied) zwischen Turbinenprimär- und -sekundärseite ringer, der Wirkungsgrad besser. Das Drehmoment wird jetzt z. T. Fahrleistung (sprich: Überwindung des Rollwiderstandes und Beıleunigung) und z. T. in Schlupf umgewandelt. Genau dasselbe ist ch bei der mechanischen Kupplung der Fall. Der Schlupfanteil wird mer geringer und ist bei vollständigem Drehzahlausgleich zwischen iden Kupplungshälften gleich Null (voll eingekuppelt). Die Schlupf-stung ist gleichbedeutend mit Erwärmung – hier des Öls, dort des pplungsbelages. Da Schlupf stets Verlust gleichzusetzen ist, soll nach Möglichkeit vermieden werden, aber jede Kupplung muß sich s Schlupfes bedienen. Bei der hydraulischen Kupplung erzeugt der ılupf nur Wärme, bei der mechanischen Kupplung hingegen Wärme d Belagverschleiß. Als verständnisvoller und sparsamer Fahrer wird ın alle Schlupfbereiche der hydraulischen Kupplung möglichst schnell überwinden trachten. Man kommt dem entgegen, indem man die pplung nicht „schuften" läßt und sinnvoll zurückschaltet. So schreibt ıimler-Benz vor, daß im direkten Gang nicht unter 50 km/st, im Gang nicht unter 35 km/st und im II. Gang nicht unter 20 km/st ıgere Zeit mit Vollgas gefahren werden soll. Die entsprechenden ›schwindigkeiten sind durch farbige Punkte auf dem Tachometer gekennzeichnet, was einigen Auswendiglernens bedarf, zumal wieder andere Markierungen die Höchstgeschwindigkeiten in den Gängen anzeigen. Farbige Streifen über den Gesamtbezirk jedes einzelnen Ganges wären sicher sinnvoller und „narrensicherer". Weiter soll bei extremer Langsam- bzw. bei langsamer Kolonnenfahrt der I. Gang benutzt und bei längerem Halt der Getriebeleerlauf eingeschaltet werden. Das alles ist bei einigem Verständnis für das Arbeiten der hydraulischen Kupplung selbstverständlich, muß aber in der Betriebsanleitung aus naheliegenden Gründen aufgeführt werden. Sollte allzu stark gegen diese Empfehlungen vergangen werden, so ist im Hydrak konstruktiv Vorkehrung getroffen: Eine axial wirksame Dichtung verhindert zwar das Austreten des Öls unter normalen Betriebsverhältnissen; bei zu hohem Öldruck infolge unzulässiger Erwärmung tritt jedoch ein federbelastetes, gegen die erwähnte Dichtung seitlich anliegendes Ventil in Funktion, das Öl nach außen wegströmen läßt. Dieserart wird zwar Schlimmes verhütet, aber niemand wird den Ölverlust gerne in Kauf nehmen. Im übrigen ist das die Gesamtkupplung umgehende Gehäuse so ausgebildet, daß das ganze Aggregat von frischer Luft umströmt, also ausreichend gekühlt wird.

Der besagte Schlupf ist vom Wirtschaftlichen her theoretisch unangenehm, andererseits aber Voraussetzung für weiches Kuppeln. Bei der hydraulischen Kupplung darf man sicher sein, daß er sich – in normalen Grenzen unsachgemäßer Bedienung – nur in Erwärmung und Anheben des Kraftstoffverbrauches, keinesfalls aber in verbrannten oder verschlissenen Kupplungsbelägen äußert. Der Anfahrvorgang wir auch stets gleich stoßfrei verlaufen, egal, auf welcher Steigung und mit welcher Belastung er durchzuführen ist. Im I. und sogar noch im II. Gang ist das Motordrehmoment selbst des Leerlaufs noch groß genug, den Wagen auf der Ebene vorwärts zu bewegen, wenn nicht gebremst wird („Kriechen", wie es bei allen hydrodynamischen Kupplungen und Getrieben zu beobachten ist). Beim Halten wird man also die Bremse bedienen oder den Getriebeleerlauf einstellen. Andererseits ist das „Kriechen" oft eine angenehme Erscheinung, z. B. beim zentimeterweisen Rangieren (das Rangieren ist mit dem Hydrak im Gegensatz zu manchen anderen Systemen ein Genuß!) oder beim Anhalten in der leichten Steigung, wo man dann nicht einmal die Bremse braucht, um das Fahrzeug gegen das Zurückrollen zu halten. Bald wird man sich angewöhnen, wahlweise auch den linken Fuß zum Bedienen des Bremspedals, wenigstens beim Halten, heranzuziehen. Anfangs wird man freilich gut daran tun, den linken Fuß ganz bewußt auszuschalten, bis man sich an das Fehlen des Kupplungspedals gewöhnt hat. Bis zur völligen Umstellung auf die Kupplungsautomatik kann dieser Fuß nur Unheil stiften, weil er gewöhnt ist, ganz und ohne Gefühl durchzutreten. Die volle Kraft des kupplungsgewohnten linken Beines auf dem Bremspedal bedeutet, daß der Beifahrer unweigerlich gegen die Windschutzscheibe fliegt! Bei Mercedes sieht die vorläufige Lösung so aus, daß der Kupplungspedalhebel (wenn auch „blind") mit dem Bremspedalhebel durch eine gemeinsame, breite Platte verbunden ist. Das ist noch ein Zugeständnis an die Fertigung, nachdem ja beide 2,2-Liter-Typen nach wie vor auch ohne Hydrak geliefert werden. Eines Tages dürfte auch hier eine andere Lösung erscheinen.

Der oben erwähnte Freilauf hat eine besondere Aufgabe: Der Motor kann stets schneller drehen, als es der über den gewählten Gang festgelegten Geschwindigkeit entspräche. Dies ist beispielsweise beim Anfahren bis zum vollen Kuppeln der Fall, und selbst noch im volleingekuppelten Zustand, denn aus dem vom Werk an-



Links: Beschleunigungsdiagramm des Testwagens. Unten: Leistungsverlustdiagramm des Hydrak im 220 S. Nur in den unteren Motordrehzahlen und bei Vollgas können größere Verluste entstehen. Bei Fahrt in der Ebene und ohne Beschleunigen (unterste Kurve) liegen sie unterhalb 2 %.

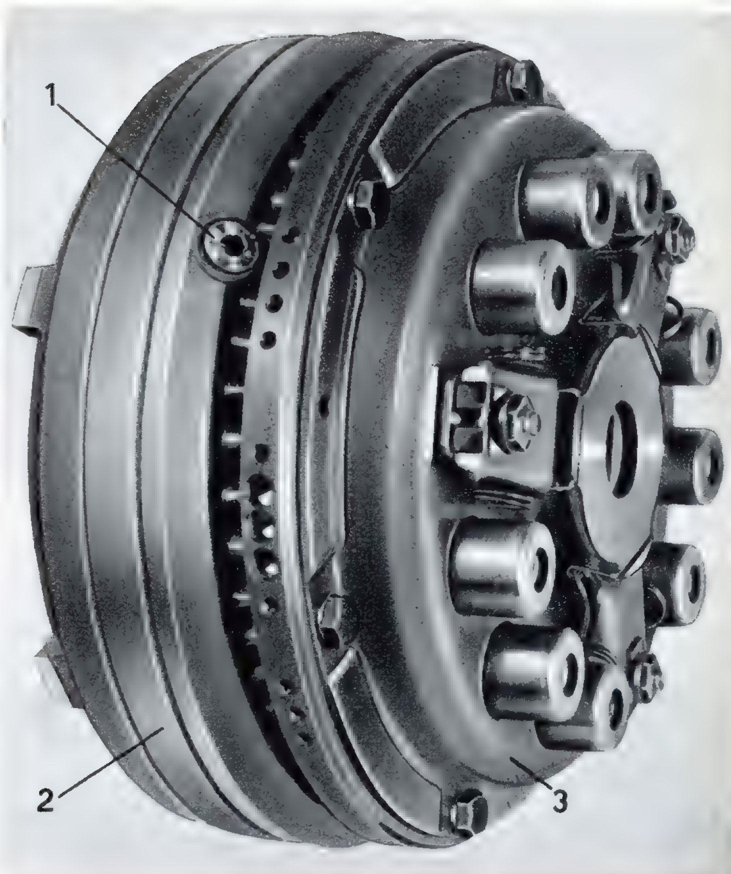


gegebenen maximalen Wirkungsgrad der Hydrak von 98,5 % geht hervor, daß 1,5% Schlupf mindestens vorhanden sind, die aber weder leistungsmäßig noch verbrauchsmäßig ins Gewicht fallen. Stets aber muß wegen des Freilaufs der Motor jene Drehzahl annehmen, die ihm der schiebende Wagen aufzwingt (es sei denn, man gibt wieder Gas). Das ist eine sehr zweckdienliche Maßnahme, denn Gaswegnehmen erzeugt so eine Bremswirkung des Motors, die erhalten bleibt, bis der Motor auf seine Leerlaufdrehzahl (750–800 U/min) gebracht wurde; erst dann löst sich der Freilauf, und der Wagen rollt frei. Die im Dauergefälle und auch sonst so brauchbare Bremswirkung bleibt im direkten Gang des 219 bis ca. 23 km/st (15 km/st im III., 10 km/st im II. Gang) herab erhalten. Eben dieser Freilauf dient auch der Sicherung des abgestellten Fahrzeugs am Berg bzw. im Gefälle. Im ersteren Falle ist – jeweils entgegen der sonstigen Praxis – der Rückwärtsgang, im Gefälle der I. Gang einzulegen, wie dies bei anderen automatischen Kupplungssystemen mit Freilauf auch der Fall ist. Dieserart ist auch das Anwerfen des Motors durch Befahren eines Gefälles bzw. das Anschleppen möglich.

Damit sind Aufbau und Funktion der Anfahrkupplung hinreichend beschrieben, und es ist klar, daß nach Unterschreiten der Leerlaufdrehzahl des Motors die hydraulische Kupplung automatisch Motor und Getriebe trennt, wobei es ganz gleichgültig ist, in welchem Gange man sich befindet. Alle diese Eigenschaften wohnen dieser Kupplungsart von Haus aus inne, während die Betätigung der mechanischen Schaltkupplung die eigentlichen Probleme mit sich bringt. Die hierfür vorgesehene trockene Einscheibenkupplung ist direkt mit der Sekundärseite der Hydro-Kupplung gekoppelt; sie kann natürlich schwächer ausgelegt sein, als wenn sie zugleich die starken Beanspruchungen des Anfahrbetriebs auszuhalten hätte. Betätigt wird sie auf ganz normale Art und Weise über einen Graphitring, nur tritt an die Stelle der bisherigen Pedalkraft die Kraft eines Servomotors, der seine Energie über ein Steuerventil direkt aus dem Unterdruck im Ansaugrohr oder indirekt aus einem Unterdruckspeicher empfängt. Der Servomotor spricht über das Steuerventil auf das Berühren des Schalthebels an, d. h. solange der Ganghebel in der Hand ist, ist die Schaltkupplung gelöst. Nach Loslassen, also beendetem Gangwechsel, wird der Unterdruck im Servomotor durch das Zuströmen von Außenluft aufgehoben, also eingekuppelt. In Wirklichkeit geschieht das komplizierter, als es hier niedergeschrieben ist. So wird der Leerweg der Kupplung sehr rasch überwunden, das eigentliche Greifen aber geht, gesteuert vom Unterdruck im Ansaugrohr, je nach Gasdosis sanfter oder schneller vor sich. Auf diese Weise wird das Aufheulen des Motors bei sehr kräftigem Gasgeben verhütet, aber auch der Stoß, wenn allzu zögernd Gas gegeben wird (was z. B. auf rutschiger Straße unangenehm wäre).

Ein Kriterium für jede Kupplungsautomatik ist gerade beim Zurückschalten zu beobachten. Geschieht dieses Zurückschalten nämlich sehr schnell, so passiert folgendes: Man hat zum Zwecke des Schaltens Gas weggenommen, den Motor also auf niedere Drehzahl gebracht. Da man schnell schalten will, wird auch sogleich wieder Vollgas gegeben, wodurch das Steuerventil das Wiedereinkuppeln sehr rasch vornimmt. Die Maschine dreht aber viel zu langsam und bremst den Wagen stoßartig ab, um gleich darauf stoßartig zu beschleunigen. Man kann dem entgegenwirken, indem beispielsweise ein Absinken der Motordrehzahl auf Leerlaufdrehzahl unterbunden wird. Daimler-Benz griff das Problem anders an. Die Eingelenk-Hinterachse ist ja bekanntlich elastisch an einem gummigebetteten Vertikalpendel aufgehängt. Ein hier angebrachter, elektrischer Kontakt schließt sich bei schiebendem Wagen und ist bei ziehendem Motor geöffnet. Über ein Relais wird die Stellung dieses Schalters an einen Elektromagnet im Steuerventil weitergeleitet. Während des Zurückschaltens, wo der Wagen schiebt, wird das Wiedereinkuppeln dieser Art künstlich verzögert, um den Bremsstoß zu verhüten. Dabei besteht aber die Gefahr, daß der auf Vollgas gebrachte Motor durchdreht, weil der Kraftschluß zum Getriebe noch nicht voll durchgeführt ist. Sie wird durch denselben Schalter an der Hinterachse verhütet, denn sobald wieder Drehmoment auf diese Achse kommt, öffnet er, und das endgültige Kuppeln geht wieder rasch vor sich.

Tatsächlich ist ein Aufheulen des Motors bei solchen extremen Schaltvorgängen kaum zu beobachten. Gewisse Verzögerungsstöße beim Zurückschalten treten freilich schon auf, wie auch bei jeder anderen Kupplungsautomatik. Eine solche Automatik „denkt" ja in Grenzen, d. h. sie ist sozusagen auf Grenzbereiche eingestellt, was Schaltgeschwindigkeit und Gasdosis anbelangt, und sie kann niemals alle Zwischenstadien gleich gut beherrschen. Durch diesen Hinweis darf man sich den Geschmack an der Hydrak oder einer anderen Kupplungsautomatik aber nicht verderben lassen, denn so gut wie eine normale Kupplung unter einem durchschnittlich geschulten Fahrer



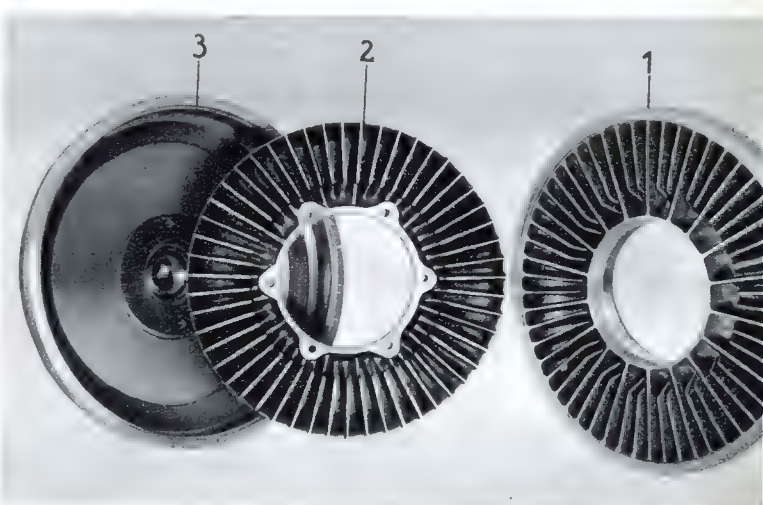
Gesamtansicht des Kupplungsaggregates. 1 = Einfüllöffnung für das Hydrauliköl, 2 = hydraulische Kupplung, 3 = mechanische Schaltkupplung.

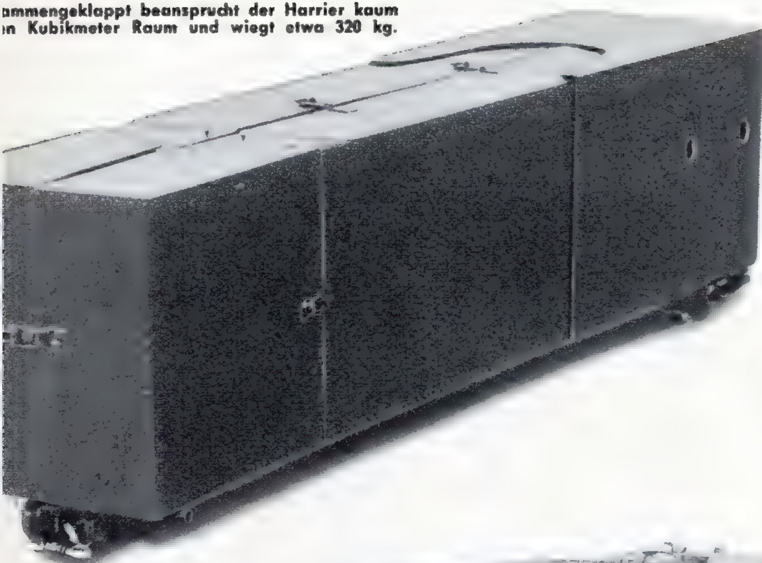
funktioniert sie noch immer, und in vielen Fällen sogar besser. Der gute Fahrer braucht sich erst recht nicht abschrecken zu lassen, denn er wird es bald heraus haben, wie man das Zurückschalten, allein durch die richtige Behandlung des Gaspedals, garantiert stoßfrei zuwege bringt. Dabei ist Zwischengas nicht einmal notwendig, lediglich eine richtige Gaspedalstellung nach dem Herausnehmen des Ganges. Diese „hohe Schule" der Beherrschung einer automatischen Kupplung ist nicht minder reizvoll als das frühere Spiel mit Kupplungs- und Gaspedal. So hat der weniger Begabte von der Kupplungsautomatik viel Nutzen, der Schaltfreund aber trotzdem viel Spaß daran.

Sobald der Schalthebel berührt wird, wird die Schaltkupplung gelöst. Die schlechte Angewohnheit, während der Fahrt die rechte Hand auf dem Schalthebel „ausruhen" zu lassen, legt man bei der Kupplungsautomatik also schnell ab. Fleißige Raucher werden über die bisherige Lage des Aschenbechers nicht glücklich sein, denn ab und zu passiert es doch, daß man beim Asche abstreifen an den Schalt-

Fortsetzung auf Seite 41

Der Hydraulikteil des Hydrak im geöffneten Zustand. 1 = Primärschale, 2 = Sekundärschale, 3 = Antriebsglocke, mit Teil 1 im montierten Zustand verbunden und mit dem Schwungrad verflanscht.



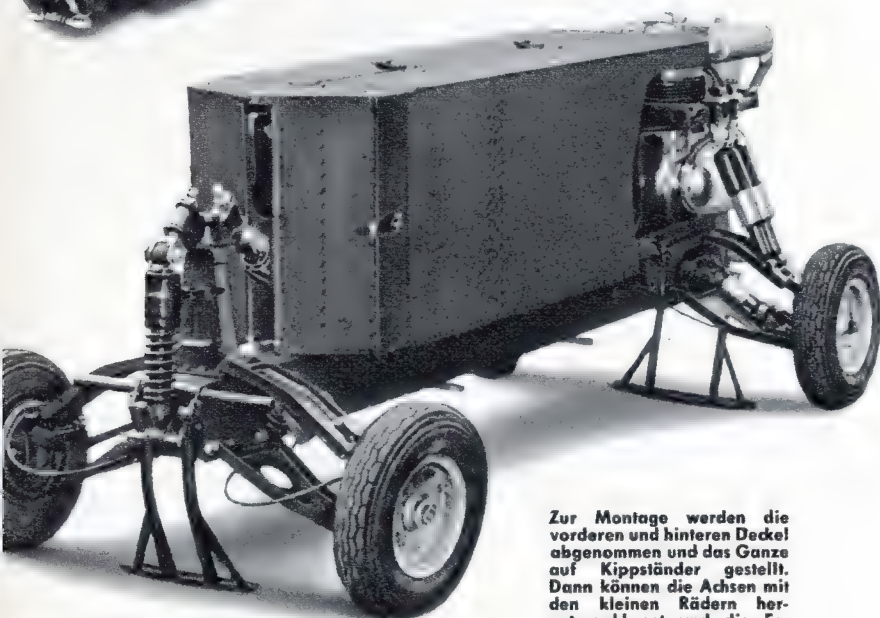


ammengeklappt beansprucht der Harrier kaum
in Kubikmeter Raum und wiegt etwa 320 kg.

In einer Minute

aus der Kiste:

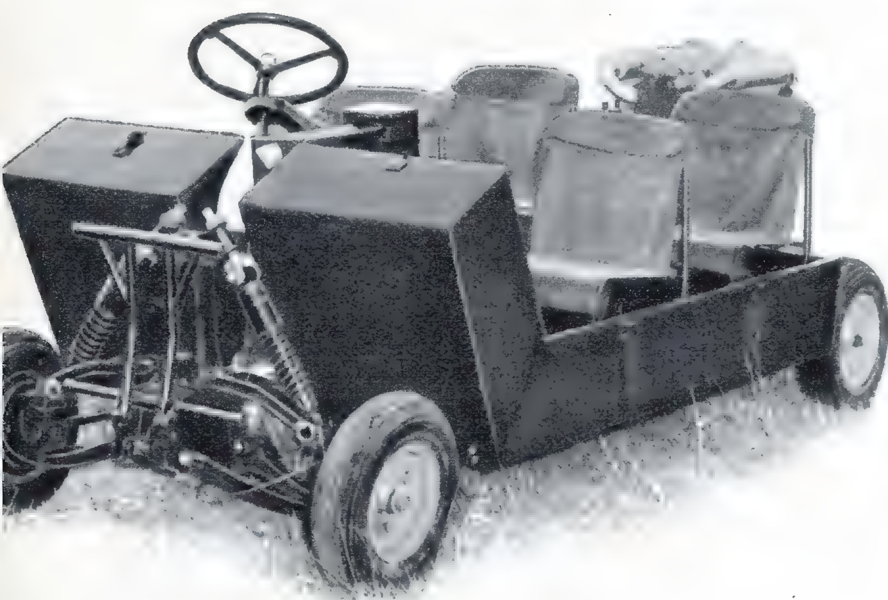
Hunting Percival Harrier



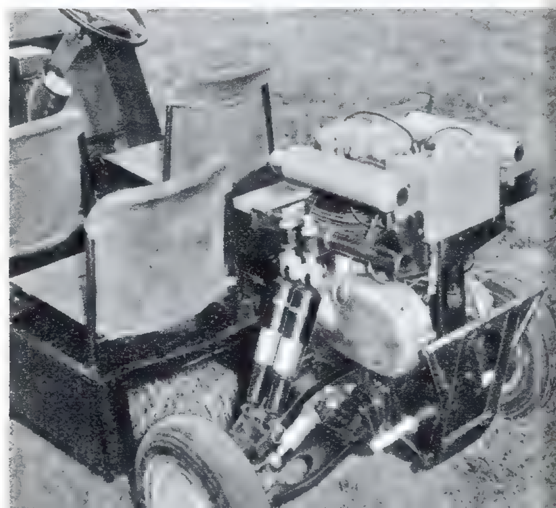
Zur Montage werden die vorderen und hinteren Deckel abgenommen und das Ganze auf Kippständer gestellt. Dann können die Achsen mit den kleinen Rädern heruntergeklappt und die Federbeine befestigt werden. Die seitlichen Deckel enthalten die Sitze und bilden den Fahrzeugboden. Die vorderen dienen als Spritzwand.

Ein Harrier ist eine besondere Sorte Jagdhund, und das so benannte merkwürdige Fahrzeug wurde von der britischen Flugzeugfirma Hunting Percival für Luftlande- und Fallschirmtruppen entwickelt. Als Paket zusammengefaltet ist der Harrier 508 × 710 × 2640 mm groß und beansprucht nicht ganz einen Kubikmeter Raum. Mit 317,5 kg hat er nur ein Viertel des Gewichtes der bisher für solche Zwecke verwendeten Jeeps, die zehnmal soviel Platz benötigen. Allein mit dem Flugbenzin, das dadurch eingespart wird, macht sich der Harrier schon bezahlt. Er kann in einer Minute aus einer stapelbaren Kiste in ein fahrbereites viersitziges offenes Fahrzeug verwandelt werden. Als Motor wird ein luftgekühlter 650 ccm Parallel-Zweizylinder-Motorradmotor von BSA verwendet, der etwa 30 PS leistet. Er sitzt auf dem hinteren Ende des als Rahmen dienenden Zentralrohrs.

Die Montage des Harrier ist einfach. Die vorderen und hinteren Deckel werden abgenommen, der hintere ist aus Holz und wird im Einsatz weggeworfen. Vorn und hinten sind zwei Klappständer, auf denen das Ganze aufgestellt wird. Dann werden die Halbachsen heruntergeklappt und die Federbeine sowie die Antriebswellen für die Hinterräder mit Steckbolzen befestigt. Die seitlichen Kästen mit den zusammengefalteten Sitzen werden heruntergeklappt und bilden den Fahrzeugboden. An ihnen werden die vorderen Deckel als Spritzwände montiert. Dann wird das umgeklappte Lenkrad vor den Fahrersitz geschwenkt. Nun brauchen nur noch die Ständer hochgezogen zu werden und das Fahrzeug ist fahrbereit. Es kann vier Personen oder einen Fahrer und 255 kg Nutzlast aufnehmen.



Auf dem hinteren Ende des Zentralrohres sitzt der 650 ccm BSA-„Golden-Flash"-Motor, ein Parallelzweizylinder mit 30 PS. Ebenfalls vom Motorrad übernommen wurden die Federbeine.



Das Motorradgetriebe hat vier Gänge, aber keinen Rückwärtsgang. Die hinteren Doppelgelenkachsen werden ohne Differential angetrieben. Ebenfalls nicht vorhanden ist ein Kupplungspedal, ausgekuppelt wird mit dem Schalthebel, der wie beim Motorrad immer wieder in eine Zentralstellung zurückkehrt. Das vordere Lenkgestänge ist so in Kugelgelenken befestigt, daß es beim Hochklappen der Vorderräder nicht ausgehängt zu werden braucht. Auch die Bremszüge für alle vier Räder und der Bowdenzug des Gaspedals kommen automatisch in die richtige Lage. Der Benzintank sitzt vorn an der Lenksäule, die Kraftstofförderung geschieht durch eine elektrische Pumpe und ist dadurch vom Gefälle unabhängig. Das hier gezeigte Fahrzeug ist ein Prototyp für Luftlandeeinsatz, eine zum Fallschirmabwurf geeignete Ausführung ist inzwischen ebenfalls entwickelt worden. *Gordon Wilkins*



Der Harrier ist nach einer Minute fahrbereit und kann 4 Personen oder einen Fahrer mit 255 kg Nutzlast transportieren. Fotos: Wilkins

So fährt man in Brasilien

Brasilien mit seinen 8,5 Millionen qkm Land ist der Riese Südamerikas. Trotz dieser Größe vermochte es nicht mit der Entwicklung anderer Nationen Schritt zu halten. Bis vor kurzem wurden die Produkte des Landes noch auf Maultieren, Ochsenkarren oder Schiffen transportiert. Im Jahre 1854 baute man die erste Eisenbahnlinie. Washington Luis, der ungefähr vor 30 Jahren regierte, war der erste Präsident Brasiliens, der sich ernstlich mit dem Straßenbau beschäftigte. Er sagte einmal: „In Brasilien regieren, heißt Straßen bauen." Heute gibt es in Brasilien schon so viele Autos, daß sie langsam den Bahn- und Schiffsverkehr verdrängen. Aber auch jetzt noch, hauptsächlich im Norden, gibt es Städte und Dörfer, die nur mit Maultier, Schiff oder Flugzeug zu erreichen sind.

Tag für Tag werden neue Straßen gebaut. Freilich keine eigentlichen Straßen, sondern Wege durch den Urwald, auf denen man in der Trockenzeit mit einem Lastwagen oder einem Jeep, riesige Staubwolken aufwirbelnd, fahren kann. Nach einem Regen verwandeln sich diese Straßen in Rutschbahnen, und es kommt nicht selten vor, daß ein Wagen in den Straßengraben rutscht. Nach größeren Wolkenbrüchen gleichen die Straßen im Innern Brasiliens mehr einem Sumpf als einem fahrbaren Weg. Hunderte von großen und kleinen Fahrzeugen bleiben im roten Schlamm stecken wie eine Rinderherde in einer sumpfigen Tränke. Verzweifelt versuchen die Festgefahrenen, weiterzukommen. Bäume werden gefällt und in die Schlammlöcher gelegt. Ochsen müssen die Lkws kilometerweit durch den Morast ziehen, und manche versuchen, auf Nebenwegen durch Kaffee- oder Zuckerrohr-Plantagen weiterzukommen. Sobald die Sonne wieder ihre unbarmherzigen Strahlen spüren läßt, schickt die DNER – die brasilianische Straßenbauverwaltung – ihre Straßenhobel über die durchfurchten Wege, und nach wenigen Tagen brausen die Lastzüge wieder über glatte, asphaltähnliche Straßen. Nicht nur der Regen, auch gerissene Straßenräuber bereiten den Überlandfahrern Schwierigkeiten, oder riesige Rinderherden, die zu einer größeren Stadt oder zu einer Eisenbahnstation getrieben werden, verstopfen manchmal stundenlang die Wege.

In den stärker bevölkerten Gegenden Brasiliens ziehen sich gute Autobahnen von einer Großstadt zur anderen, und in den Städten selbst erleichtern breite „Avenidas" den Verkehr. Hier ist nicht der Regen, sondern der Verkehr selbst das Problem. Sobald der Brasilianer hinter dem Steuer sitzt, verschwindet seine sonst so große Liebenswürdigkeit. Er ist der beste Fahrer, und die anderen alle sind „Barbeiros", Barbiere. Damit meint man Fahrer, die, wie der Barbier die Bartstoppeln, die Laternenpfähle und andere Hindernisse am Straßenrand abrasieren. Er hat immer recht und beschimpft die anderen mit ausdrucksvollen Worten. Dem Verkehr schenkt er weniger Aufmerksamkeit als den hübschen Mädchen, die die Straße überqueren. Er hat es immer sehr eilig und hält sich streng an das Sprichwort „Fé em Deus e pé na tábua", das soviel heißt wie „mit Vollgas und Gottvertrauen". Daher kommt es, daß die Lichtsignale nur dann beachtet werden, wenn ein Schutzmann mit gezücktem Notizbuch danebensteht. Jede Lücke und das kleinste Zögern des anderen wird benutzt, um schnell noch über eine Kreuzung zu kommen oder einen Wagen rechts oder links zu überholen. Bei einem solchen Hart-auf-Hart reißt man sich ab und zu einmal eine Stoßstange oder einen Kotflügel ab. Größere Zusammenstöße gibt es fast nur, wenn ein Kleiner den Großen nicht respektiert; man findet oft ein Moped unter einem Auto oder einen zerknitterten Personenwagen unter einem Lastwagen.

Ein Besucher aus Deutschland meinte dazu, daß man dort nach einem Monat kein heiles Auto mehr finden würde, wenn genauso gefahren würde.

Auch auf den Autobahnen hat man es sehr eilig, jeder kämpft wie in einem Rennen um den ersten Platz. Um Unfälle zu verhindern, wurde auf diesen Strecken eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/st festgelegt. Aber niemand kümmert sich darum, und es kommt öfter vor, daß man von einem Schutzmann mit einigen freundlichen Worten und einem Strafzettel an die überschrittene Geschwindigkeitsgrenze erinnert wird. Deswegen ist die Verkehrspolizei in Brasilien nicht gern gesehen. Vor kurzer Zeit schoß ein Staatsangestellter zwei Polizisten, die ihn wegen zu hoher Geschwindigkeit anhielten, einfach über den Haufen.

Immer mehr Verkehrspolizisten findet man an den Straßenkreuzungen und auf den Autobahnen. Immer mehr und immer höhere Strafen werden erteilt. Mit einer so guten Erziehung wird sich der Brasilianer wohl doch bald mal an die Verkehrsregeln gewöhnen müssen. Das ist auch sehr nötig, denn wenn der Straßenbau und der Autoimport weiter so wachsen wie in den letzten Jahren, wird Brasilien in kurzer Zeit eines der verkehrsreichsten Länder der Welt sein.

Trotz der beschriebenen schlechten Angewohnheiten darf ich nicht die guten Eigenschaften des brasilianischen Autofahrers vergessen. Wenn er einen noch schnelleren hinter sich bemerkt und aus seinem Wagen nichts mehr herausholen kann, läßt er ihn ohne Murren vor. Die Fahrer schwerbeladener Lastzüge winken auf unübersichtlichen Strecken ihrem Hintermann, wenn er überholen kann. Wagen mit neu überholtem Motor sind mit einem Schild gekennzeichnet, und niemand schimpft, wenn ein solcher Wagen den Verkehr etwas aufhält. Auch eine hoch kultivierte „Scheinwerfer-Sprache" besitzen die Brasilianer; entgegenkommende Autos machen sich damit auf Polizeistreifen, Unglücke und ähnliches aufmerksam, und sofort wird die Geschwindigkeit auf die vorgeschriebenen 80 km/st gemäßigt. Autos gleicher Marken begrüßen sich oft mit fröhlichem Gehupe. Hat jemand mal eine kleine Panne, halten viele der Vorbeifahrenden und sind behilflich. Bleibt einer im Schlamm stecken, wird er von einem anderen unter der Gefahr, selbst steckenzubleiben, herausgezogen. Kommen mehrere Autos gleichzeitig an eine Kreuzung oder an eine schmale Brücke, winken die Fahrer gegenseitig zur Vorfahrt, und es dauert manchmal Minuten, bis es der eine über das Herz bringt, vor dem anderen die Kreuzung oder die Brücke zu überqueren. Ein Ausländer wird sich bestimmt nach einigen ängstlichen Tagen im brasilianischen Verkehr zurechtfinden und ihn vielleicht sogar zu schätzen wissen.

Hannfried Schaller



Im Hexenkessel des Verkehrs in Beirut: der Polizist kann nur machtlos zusehen.

Kriegerisches aus

Nun, eigentlich wollte ich noch gar nicht so früh zu plaudern beginnen, denn 8000 km sind auf den guten Straßen des Vorderen Orient absolut keine sportliche Leistung. Doch, nachdem wir – ich bin wieder von der Münchner Pressefotografin Marianne Thal begleitet – auch die kriegsschwangeren Nahost-Länder nach allen Richtungen bereisten, erwartet man stets düstere Sensationsnachrichten vom kommenden Kriegsschauplatz. Diesen fand ich zwar nur in den Straßen von Beirut verwirklicht, wo der Kampf zwischen den Taxifahrern und Privatwagenbesitzern seit einigen Monaten auf das blutigste ausgefochten wird. Die ersteren sind bereits in der Überzahl und ebenso draufgängerisch wie rücksichtslos in ihren Mitteln, um ebenso wie in Istanbul auch Libanons Hauptstadt für sich, das heißt den „Dolmus", hier „Service" genannt, zu gewinnen. Denn, wo dieses System einmal eingeführt ist –, d. h., die in endloser Kette fahrenden Taxis auf den wichtigsten Straßen in- und außerhalb der Städte – erübrigt sich von selbst die Notwendigkeit, einen eigenen Wagen zu fahren. Für diesen gibt es außerdem weder Garagen noch Parkplätze. Auch die „Watch-your-car"-boys sind schon längst auf die Seite der Terroristen übergegangen und versorgen den Markt mit des Nachts abmontierten Suchscheinwerfern, Ersatzreifen und Antennen. In diesem Hexensabbat der Raserei, zerschundener Bordwände und verbogener Stoßstangen greift die Polizei weder ein, wenn es kracht, noch wenn Verbotstafeln über den Haufen gefahren werden. Daß trotz Hupverbot jeder Automobilist sein Horn ohne Unterbrechung heulen läßt, ist nur noch ein Akt der Notwehr, um nicht unter den Arabern, Europäern und Eseln einen Massenmord zu begehen. Um nach drei Tagen härtester Nervenproben – selbst der Verkehr in Buenos Aires erscheint mit diesem verglichen wie ein Sanatorium – diesem Hexenkessel und Labyrinth von Sperrtafeln, Baustellen und schmalen Gäßchen zu entkommen, nahm ich einen Polizeioffizier in den Wagen. Während der nächsten halben Stunde wies er mich, die eine Hand am Horn, mit der anderen die Uniformkappe schwingend, lediglich durch Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung des ultraarabischen Verkehrs. Als sich schließlich dazu keine Möglichkeit mehr bot, und wir mit den übrigen eingekeilt waren, stieg er entmutigt, wie vom Schicksal geschlagen, aus.

Diesem motorischen Schlachtenlärm gegenüber erlebten wir weder auf dem eigentlichen Kriegsschauplatz zwischen der Türkei und Syrien noch in dem „Unruheherd" Jordanien irgend etwas besonders Aufregendes. Es sind immer wieder Militärkolonnen, Camps und Flugplätze, in Jordanien vielleicht noch ein wenig besser ausgerüstet und mit etwas mehr Straßenkontrollen ergänzt. Noch sind in Syrien ZIM und GAZ nur auf großen bunten Plakaten neben den Hauptstraßen zu sehen, doch es besteht kein Zweifel, daß die derzeit noch vereinzelt auftretenden Handels- und Militärsachverständigen aus Moskau auch den Absatz der bundesdeutschen Automobile zu gefährden beabsichtigen. Ziffernmäßig war dieser zwar noch nicht gar so groß – denn man braucht im Orient für die Taxichauffeure vor allem viertürige Fünfsitzer –, doch gegenüber England und Frankreich hat er sich in wenigen Jahren stark und gefährlich entwickelt. Wobei wiederum die Busse und Lkw-Chassis eine gewichtigere Rolle spielen als die Klein- und Mittelwagen. Denn 500 DM für die jährliche schwarze Nummerntafel (jene der Taxi ist rot) und 100% Aufschlag für Zoll und Transport sind immerhin eine nicht geringe Belastung, die auch nur der besserverdienende armenische oder syrische Kaufmann tragen kann. Angesichts einer rigorosen Importsperre müßte man gar in der Türkei vielfacher Türkenpfundmillionär oder Devisenschmuggler sein und in Jordanien Kamelherdenscheich a. D.

Von den Autos erwartet man auch etwas mehr im Orient als in Europa. Sie sollen so dick sein wie die orientalische Frau, solche Massen an Bündeln, Menschen und Haustieren aufnehmen können wie ein ganzer Autobus, sollen ohne Ölwechsel und Abschmieren 100 Jahre alt werden wie ein Schafhirte, sollen so laut kreischen und brüllen wie hundert Esel und stets so grell und verschiedenfarbig angemalt sein wie Lippen und Nabel einer Bauchtänzerin. Wenn sie nach diesem Hundeleben früher sterben als ein Pferd, läßt man sie in der Wüste liegen. Nur in Jordanien denkt man etwas europäischer, autohumaner. Denn des jungen 22jährigen König Husseins Autosportfreudigkeit ist bekannt und besonders seine Liebe für westdeutsche Wagen. So gelang es auch dem bundesdeutschen Geschäfts-

Vorläufig dürfen auf der Autobahn im Libanon auch noch Kamele verkehren!



Die alten Stadtmauern Istanbuls mußten einer modernen Ausfallstraße weichen.



und Friedliches Nahost



Leere Öldosen haben überall im Südosten ihren Wert.

träger, früher höherem Bundesverkehrswachtfunktionär, Seine Majestät für Verkehrsregeln und stramme Verkehrspolizisten mit allem Drum und Dran zu begeistern. Die letzteren grüßen nicht „Heil Hitler" wie Hunderttausende Araber in den 12 arabischen Ländern, wenn sie einer weißen (bundes-)deutschen Nummerntafel ansichtig werden, sondern lassen die güldenen Spitzen ihrer wilhelminischen Pickelhauben in der tropischen Sonne blitzen, schlagen mit den Hacken zusammen und winken wie die Frankfurter Flics. In diesen Tagen sind ihrer etwas mehr postiert und auch motorisierte mit weißlackierten Aluminiumhelmchen und weißen Ärmeln, die nur darauf zu warten scheinen, daß man sie nach einer Adresse fragt. Schon springen sie auf das Stahlroß und geleiten den Fremdling sirenenwütig durch den gegenüber anderen Orientstädten gesitteten Verkehr Ammans – vor zwanzig Jahren noch ein wenig bekannter Kamelmarkt. Gut beleumundete Touristen oder Journalisten, die wegen Schmähartikeln oder Schmutzfotos noch nicht in das schwarze Buch des Tourist departements eingetragen wurden, bekommen auch einen sprachgewandten Mann der Touristen-Polizei. Von diesem Mann habe ich auch erfahren, daß Paul Frère, den vor zwei Jahren die Pneus nach Jerusalem führten, in den Augen eines Arabers leider niemals ein guter Rennfahrer sein kann. Denn er verriet seinem uniformierten Guide, nur Mädchen, aber keine Buben als Nachkommenschaft zu besitzen. Ich habe mein Gesicht gerettet und 10 männliche Orgelpfeifen angegeben. Die Bilder zum Beweis habe ich bereits seit Jahren gesammelt. Kleine Geschäftstricks wie beim Finanzamt!

Von diesen freundlichen, hilfsbereiten und auch noch sprachenkundigen Polizisten in ihren Khakiuniformen möchte ich natürlich noch viele Loblieder singen, wenn nicht auf der anderen Seite die Soldaten mit ihren roten flatternden Tüchern am Kopf von derselben Spionfurcht angesichts jedes Fotoapparats erfüllt wären, wie ich dies stets in Ägypten oder der Türkei erlebte – und natürlich jetzt noch etwas peinlicher. Das Knipsen einer modernen Shell-Station bei Jericho kostete eine Stunde, das einer Ford-Werkstatt deren drei. Erstere wird nämlich, sobald nicht Belagerungs-, sondern Kriegszustand erklärt werden sollte, zu einem militärischen Objekt, letztere lag dümmerweise neben einem Postamt, an dessen Portal alle Hineingehenden nach Waffen und dergleichen abgetastet wurden. Auch türkische Soldaten umzingelten mit aufgepflanztem Seitengewehr eine schwere lange Nacht hindurch unseren Wagen, nachdem wir wenige Kilometer vor Istanbul längsseits der neuen Autobahn gegen Mitternacht unser Dachzelt aufgeschlagen hatten. Natürlich hatte ich in stockdunkler Nacht keine Ahnung, daß hundert Meter entfernt ein Militärdepot oder vielleicht gar Radarposten war. Daß ein Sergeant nicht mit Gewalt meinen Kleidersack plünderte, hatte ich auch nur der Erinnerung an die Waffenbrüderschaft im ersten Weltkrieg zu verdanken. Diese ist nämlich in der ganzen Türkei ebenso ein Freibrief wie im übrigen Orient das Zauberwort „Aleman" oder „Germany".

Schlimm ist nur, daß die Türken trotz allen Schulen und allem Lerneifer noch immer nicht sprachenkundig sind – jedenfalls viel weniger als die Araber, von denen alle halbwegs Studierten Englisch oder Französisch sprechen. Wenngleich sie weder die Inglesis noch die Americans noch schon gar nicht die Franzosen leiden können. Denn eine jede dieser Nationen hat in ihren Augen irgendwo etwas schlecht gemacht, sei es in Israel, in Ägypten oder Algerien. Die panarabische Propaganda kennt da keinen Pardon und geht über alle Ölverträge und Saudi-Königs-Reden hinweg.

Das ist die hohe Politik in den Souks ebenso wie bei den Märchenerzählern, die mit ihren Tam-tams bei den Beduinen in der Wüste aus- und eingehen. Augenblicklich wirft man den Türken noch andere Dinge vor, die noch viel weniger glaubhaft sind: daß sie nämlich mit amerikanischer Hilfe den ganzen Nahen Osten erobern wollen! Gegen solche Greuelpropaganda hilft auch nicht die Tatsachenerzählung, daß es in der Türkei weder Reifen, noch Autos, noch Maschinen, Parfüm oder türkischen Kaffee gibt – noch auch gute Straßen. Radio und Motor sind die zwei unabschätzbaren Propagandamittel im Nahen und Mittleren Osten, der durch sein Öl reicher und bedeutungsvoller ist, als man begreifen kann. Trotz Hunderttausenden Backschischjungen à la Napoli! *Ernst Wiese*

Taxis ohne Türen sind in Ankara nicht selten.



Wie in Amerika: Service am Wagen. Freilich nur Tee, Kaffee gibt es nicht.



Runde um Runde

Die Durchführung der 1000 km von Buenos Aires ist nach Überwindung einiger Schwierigkeiten jetzt gesichert. Übrigens wird auch Porsche einen Werkswagen nach Buenos Aires entsenden, der mit Edgar Barth und Huschke von Hanstein als Fahrer am 1000 km-Rennen teilnimmt. Der Start von Porsche wurde uns inzwischen von Buenos Aires bestätigt. Bei dem Wagen, den Porsche in Argentinien einsetzen wird, soll es sich nicht um das neue Fahrzeug mit Oberflächenölkühlung, neuem Fahrgestell usw. handeln, sondern um den bereits in der vergangenen Saison erfolgreich verwendeten 1500 RS. Damit startet Porsche zum erstenmal mit einer Werksmannschaft im ersten Wertungslauf um den Coupe des Constructeurs für Sportwagen, den 1000 km von Buenos Aires.

*

Was den Grand Prix von Argentinien betrifft, so bestehen hier noch einige Unklarheiten. Überraschenderweise haben nämlich nach einer französischen Meldung Moss, Collins und Behra für die Rallye Monte Carlo nachgemeldet. Bei Collins scheint es sich um eine Falschmeldung zu handeln, die Nachnennung von Moss und Behra deutet jedoch auf Schwierigkeiten bei Vanwall und BRM hin. Wie man dazu hört, ist die Umstellung des Vierzylinder-Vanwalls auf Flugbenzin noch nicht beendet, und der erwartete Leistungsstand soll bis jetzt noch nicht erreicht worden sein. Bei BRM konzentriert man sich in erster Linie auf die europäische Saison, da es an dem Wagen noch einiges zu verbessern gibt. Inwieweit hier das Urteil von Behra und Schell nach den kürzlich erfolgten Probefahrten in Foolkingham eine Rolle spielt, entzieht sich unserer Kenntnis. Es liegt also durchaus im Bereich des Möglichen, daß weder Vanwall noch BRM in Argentinien vertreten sein werden. Vor einigen Tagen ist nun Señor Giambertone, der Manager von Fangio, in Italien eingetroffen. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß er bei Ferrari vorspricht, um vom Commendatore einen Wagen für den Weltmeister zu erhalten. Inzwischen erfuhren wir, daß von Trips noch keine Zusage von Ferrari für den argentinischen Grand Prix erhalten hat. Ich glaube, daß dies mit Fangio zusammenhängt, braucht Ferrari nämlich einen Wagen für Fangio, dann müßte Trips möglicherweise leider zurückstehen, wenigstens für den Grand Prix. Wir sind jedenfalls sicher, daß Ferrari gerne Fangio einen Wagen gibt. Sicher verhandelt Giambertone auch im Auftrage des argentinischen Automobil-Clubs mit Ferrari und Maserati, zwecks Entsendung von Teams nach Buenos Aires. Bis zu dem Augenblick, da diese Zeilen geschrieben werden, wurde noch keiner der führenden italienischen Renn- und Sportwagen nach Argentinien verladen. Anscheinend kann Giambertone nun entsprechende finanzielle Angebote machen. Er will deshalb auch noch einmal bei Vanwall und BRM zwecks einer Teilnahme verhandeln. Kommen die englischen Firmen nicht, dann bleibt neben Ferrari nur noch Maserati übrig. Da das Modeneser Werk jedoch offiziell vom Rennsport zurückgetreten ist, ließ sich eine Teilnahme nur über einen privaten Rennstall realisieren, z. B. die Centro Sud, die ja schon mehrmals in Argentinien gestartet ist. Allerdings würde auch in diesem Fall kein erstklassiges Material zur Verfügung stehen. Sollte Ferrari allein den argentinischen Grand Prix bestreiten mit einigen Privatfahrern als Statisterie? Möglich ist das schon. Jedenfalls scheint die Lage – trotz der definitiven Zusage der Argentinier, den Gran Premio durchzuführen – noch reichlich verworren. Es ist ein Glück, daß es schnelle Frachtflugzeuge gibt, die im Notfall noch kurz vor Trainingsbeginn die Wagen nach Südamerika bringen können.

*

Die Leitung des Novi Racing Teams hat mich gebeten, offiziell bei Fangio und Moss anzufragen, ob sie bereit wären, den Novi in Indianapolis und bei den 500 Meilen von Monza zu fahren. Der Novi ist der leistungsstärkste Indianapolis-Rennwagen, und Tony Bettenhausen drehte mit ihm beim Training für die 500 Meilen von Monza mit 284,6 km/st die schnellste Runde, die bisher auf der Hochgeschwindigkeitspiste von Monza erreicht wurde. Der Novi, der mit einem V8-Zylinder-Kompressormotor von 2,8 Liter ausgerüstet ist, hält auch den Rundenrekord von Indianapolis. Der Wagen wurde in den letzten Monaten sowohl im Fahrgestell als auch im Motor erheblich verbessert und soll nun noch mit Bosch-Doppelzündung und Magneten ausgerüstet werden. Bisher verfügte er über eine entsprechende englische Ausrüstung, jedoch mit Einfachzündung, mit der aber keine zufriedenstellenden Resultate erzielt wurden.

*

Anläßlich einer Feierstunde in Köln übergab AvD-Sportpräsident Graf Sandizell im Namen der ONS den Deutschen Meistern 1957 ihre Meisternadel. Deutsche Automobilmeister 1957 sind: Gran Turismo bis 1300 ccm: Eberhard Mahle, Stuttgart, auf Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce; Gran Turismo bis 1600 ccm: Hans Joachim Walter, Wetzlar, auf Porsche; Gran Turismo über 1600 ccm: Wolfgang Seidel, Düsseldorf, auf Ferrari 250 GT, und Deutscher Tourenwagen- und Rallye-Meister wurde Leopold v. Zedlitz, Wiesbaden, auf BMW 502.

*

Ergänzend zu der Meldung im letzten Heft erfahren wir nun aus England, daß Behra und Schell jetzt ihren Vertrag mit der Owen Racing Organization unterschrieben haben. Behra und Schell werden also 1958 BRM fahren ... Oliver Gendebien (Ferrari) wurde Belgischer Automobilmeister 1957 vor Goethals (Porsche) und unserem Mitarbeiter Paul Frère sowie Freddy Rousselle, die beide die gleiche Punktzahl erzielten ... Der Lotus XI, mit dem kürzlich in Monza fünf neue internationale Klassenrekorde aufgestellt wurden, war mit einem 1,1 Liter Coventry-Climax-Motor mit Climax-Roots-Kompressor ausgerüstet ... Der Große Preis von Syrakus eröffnet am 13. April die europäische Rennwagensaison ... Das Grand Touring-Rennen der Speed-week von Nassau, von der wir bereits berichteten, gewann Turner auf Chevrolet Corvette vor Kaesborg auf Mercedes-Benz 300 SL ... In letzter Zeit führten die Firmen Borgward, Porsche und BMW auf dem Nürburgring Versuche mit neuen, zum Teil sport-

lichen Wagentypen durch . . . Die neue Automobilrennstrecke in der „Stadt des Sportes" in Barcelona wird am 28. September 1958 mit dem Grand Prix Peña-Rhin und dem Coupe von Barcelona eingeweiht . . . Roms neue Rennstrecke in Vallelunga in der Nähe der Hauptstadt weist eine Gesamtlänge von 1,8 km auf. Es ist die erste einer neuen Art von Kurzrundstrekken für Automobilrennen, die man jetzt in Italien bauen will. Sie sind in erster Linie für die sogenannten Junioren-Rennen mit 1,1 Liter-Rennwagen gedacht, die zur Nachwuchsschulung vorgesehen sind. Eine weitere derartige Rennstrecke soll eventuell in Rotonde de l'Ardenza bei Livorno entstehen und sehr kurze Geraden sowie überhöhte Kurven erhalten. Ihre Gesamtlänge wird zwischen 1000 und 1500 m betragen . . . Neben den bereits gemeldeten automobilsportlichen Großveranstaltungen, den 1000 km, dem Großen Bergpreis und der Internationalen Deutschland-Rallye (mit AvD), wird der ADAC 1958 noch folgende weitere Konkurrenzen durchführen: 13.–16. Januar Internationale Winter-Rallye Garmisch-Partenkirchen, 1. Juni Eifelrennen und die Internationale Rallye Bad Neuenahr am 5.–7. September . . . Bis jetzt liegt entgegen allen anderslautenden Meldungen noch keine definitive Zustimmung von der italienischen Regierung für die Mille Miglia vor. Auch nicht für eine 1000 Meilen-Veranstaltung für Tourenwagen bis 1600 ccm . . . John Zink will für 1958 einen neuen Indianapolis-Rennwagen bauen, der als Triebwerk einen V8-Zylinder-Maserati-Motor erhalten soll. Bei diesem Motor handelt es sich um den für Tony Parravano im Frühjahr vorbereiteten 4,2 Liter-Motor, der aus dem 4,5 Liter-Triebwerk des Rennsportwagens entwickelt wurde. . . . L'Equipe meldet in einem Exklusiv-Interview mit Fangio, daß der Weltmeister unter Umständen seinen eigenen Rennstall gründen werde . . . Die schottische Ecurie Ecosse studiert zur Zeit die Möglichkeit einer Teilnahme bei den 1000 km von Buenos Aires, und zwar mit 3 Liter-Wagen. Wie bekannt, verfügt die Ecurie Ecosse über Jaguar D mit 3,5 bzw. 3,8 Liter-Motoren. Vielleicht steckt die Firma Jaguar hinter diesem neuen 3 Liter, sagt man doch, daß die Ecurie Ecosse der inoffizielle Rennstall von Jaguar ist.

*

Zu der im letzten Heft von uns veröffentlichten L'Equipe-Meldung, nach der Colin Chapman beabsichtige, einen Formel 1-Rennwagen zu bauen, erfahren wir nun aus England, daß diese Meldung stimmt. Chapmans neuer Formel 1 ist eine überarbeitete Spezialversion des Formel 2, voraussichtlich mit 2,2 Liter Coventry - Climax - Motor und Fünfgang - Getriebe. Der Lotus Mark XI, der kürzlich in Monza neue Rekorde fuhr, war schon mit dem neuen, erst in diesem Jahr entwickelten Fünfgang-Getriebe ausgerüstet. Chapman hat für 1958 drei neue Wagen gebaut, die sowohl in Formel 1- als auch in Formel 2-Rennen eingesetzt werden. Die Wagen sind so konstruiert, daß alle Teile des Formel 2-Fahrzeugs auch beim Formel 1 Verwendung finden können. Den Äußerungen von maßgebenden Herren der Firma Lotus ist zu entnehmen, daß eventuell der 2,2 Liter Coventry-Climax beim Formel 1 eingebaut wird, genauso gut ist es aber auch möglich, daß man auf ein anderes Triebwerk zurückgreift, es ist jedoch nicht bekannt, was hier zur Zeit noch zur Verfügung stünde. Chapmans neue Wagen sollen erstmals beim Grand Prix von Monaco an den Start gehen.

*

Startorte für die vom 28. April bis 2. Mai stattfindende Internationale Tulpen-Rallye, Wertungslauf für die Europa-Rallye-Meisterschaft, sind: Brüssel, Hamburg, München, London, Nordwijk und Paris. Die Teilnehmer treffen nach dem Start auf dem Nürburgring zusammen. Von dort aus führt eine gemeinsame Fahrtroute von etwa 3000 km zum Endziel nach Nordwijk. Die geforderte Durchschnittsgeschwindigkeit soll je nach Klasse zwischen 48 und 60 km/st liegen.

*

Argentiniens Monstre - Rennen über 5000 km um den Großen Straßenpreis der Republik gewann Marcos Ciani auf Chevrolet. In der Tourenwagenklasse bis 1,5 Liter, in der auch mehrere deutsche Fahrzeuge starteten, siegte ein Peugeot 403, während der 2. und 3. Platz an einen VW bzw. eine Borgward Isabella fielen. Übrigens holte sich der Borgward vier Etappen-Siege bei insgesamt sechs Etappen.

*

In Venezuela fand ein Straßenrennen über 1662 km statt, das von Caracas nach Cumana und wieder zurück zur venezolanischen Hauptstadt führte. Bei dieser Veranstaltung gewann Dos Santos auf Mercedes-Benz 300 SL Roadster mit 130,2 km das Gesamtklassement, Zweiter wurde ebenfalls ein MB 300 SL-Roadster. Auch in der Sportwagen-Kategorie fielen die ersten beiden Plätze an MB 300 SL-Roadster, während in der Gran Turismo-Klasse die ersten beiden Plätze von MB 300 SL-Coupés belegt wurden.

*

Im Auftrage von David Murray von der Ecurie Ecosse führte Briggs Cunningham zusammen mit dem Rennfahrer Pat O'Connor und dem Techniker Alfred Momo von der amerikanischen Jaguar-Vertretung in New York Versuchsfahrten mit zwei Jaguar D auf der Indianapolis-Bahn durch. Die Wagen legten insgesamt 42 Runden auf der 4 km-Bahn zurück und erreichten dabei Rundendurchschnitte von bis zu 212,4 km/st. Das ist für einen Seriensportwagen ohne Zweifel eine bemerkenswerte Leistung, wenn man überlegt, daß der Jaguar D mit einem Gesamtgewicht von 1016 kg wesentlich schwerer als die Indianapolisrennwagen ist, die etwas mehr als 700 kg wiegen. Ferner waren die Jaguar mit serienmäßigen Getrieben und Hinterachsübersetzungen ausgestattet und fuhren mit handelsüblichem Kraftstoff, während die Rennwagen von Indianapolis Alkoholtreibstoff verwenden. Außerdem hat der Jaguar D kein Spezialchassis für Bahnrennen, wie es die einseitige Beanspruchung in Indianapolis verlangt, sondern ein auf den Straßenbetrieb abgestimmtes. Cunningham übermittelte nun Murray einen ausführlichen Erfahrungsbericht, und Murray wird dann entscheiden, ob die Ecurie Ecosse eventuell ein Team mit besonders vorbereiteten Jaguar D nach Indianapolis zum 500 Meilenrennen entsendet. Bekanntlich hat Floyd Clymer nach der Teilnahme des schottischen Rennstalls an den 500 Meilen von Monza eine Sammlung ins Leben gerufen, mit der eine Einladung der Ecurie Ecosse nach Indianapolis finanziert werden soll. Im Hinblick auf das Interesse von Jaguar am amerikanischen Markt ist ein Start der Ecurie Ecosse in Indianapolis nicht ausgeschlossen. Obwohl die Wagen keine Siegeschancen haben, würde ein Durchstehen des scharfen 804 km langen Rennens seinen Eindruck nicht verfehlen. Gümo

Das geheimnisvolle „Standard Volume"

Jedes Jahr erscheinen im Herbst die neuen Automodelle aus Detroit auf dem amerikanischen Markt. Wieder sind sie in der Form (styling) verändert und mit weiteren technischen Raffinessen ausgestattet worden. Der Amerikaner erwartet mit Spannung die neuesten Schöpfungen und – die Höhe der Preise. Die Preise sind im letzten Jahr um rund 5 bis 6% gestiegen! Was werden jetzt die General Motors-, Ford- oder Chrysler-Händler verlangen? Der amerikanische Käufer kann zwar mit seinem Händler über den Preis feilschen, seinen alten Wagen in Zahlung geben und den Händler mit dem Gang zur Konkurrenz unter Druck setzen. Der Händler mag mit sich reden lassen, er mag zu Zugeständnissen bereit sein, aber bei einer bestimmten Preisuntergrenze muß für ihn das Spiel aufhören. Wenn er unter dieser verkauft, steuert er mit Vollgas auf den Konkurs zu.

Wodurch wird die Preisuntergrenze, der „rock-bottom-price", bestimmt? Die Unternehmen der Automobilindustrie setzen zu Beginn eines neuen Modelljahres die Listenpreise für den Händler fest, und dieser kann machen, was er will, an diesen Preisen ist nicht zu rütteln. Die Preisstrategen der fünf großen Konzerne haben sorgfältig kalkuliert und überlegt. Der „Board of Directors", Aufsichtsrat und Vorstand zugleich, hat ihre Berechnungen gebilligt, und nun liegen die Preislisten gedruckt vor dem Händler, der sie akzeptieren muß. Es ist das Ziel des Händlers, einen Verkaufspreis zu erreichen, der um ein Drittel höher liegt als der Listenpreis. Er kann dann seine Kosten abdecken und noch einen angemessenen Gewinn erzielen. Aber leider ist diese Handelsspanne von 33⅓% in den letzten Jahren oft nur ein Wunschtraum geblieben. Die Lieferfirmen geben nicht nach, und der Käufer hat es gelernt, geschickt die Preise zu drücken, denn in dieser Branche gibt es seit einigen Jahren einen Käufermarkt. Der Händler steckt in der Klemme.

Warum senken aber seine Vertragsfirmen nicht die Preise und greifen ihm unter die Arme? Nur gegen Ende des Modelljahres pflegen sie ihm entgegenzukommen und auch dann nur, wenn insgesamt eine bestimmte, geheimnisvolle Umsatzmenge an neuen Wagen überschritten worden ist, das „Standard Volume". Seit Beginn der zwanziger Jahre kalkuliert die amerikanische Automobilindustrie nach einem bestimmten Schema. Versteht man dieses, dann wird einem auch die Preispolitik klar.



Meinetwegen, steigen Sie ein, Fräulein!

Die Preisstrategen in Detroit stellen sorgfältige Untersuchungen über den zukünftigen Marktanteil eines neuen Modells an – beim neuen Edsel sollen es 3% sein – und gewinnen damit die Stückzahl des Jahresumsatzes. Diese geschätzte Umsatzzahl wird der Ausgangspunkt für die weitere Rechnung. Es müssen die Anlagen für die Produktion der Jahresmenge erstellt werden. Da jedoch in der Automobilindustrie mit saisonalen und zyklischen Schwankungen zu rechnen ist, muß die Kapazität des neuen Werkes um einen bestimmten Prozentsatz größer sein, um bei plötzlich ansteigendem Bedarf nicht in Lieferschwierigkeiten zu kommen. Nehmen wir an, der Jahresumsatz sei auf 200 000 Einheiten geschätzt worden und die zusätzliche Kapazität 20%, so könnten bei voller Auslastung 240 000 Wagen per annum hergestellt werden. Man kalkuliert jedoch den Listenpreis für den Händler nicht nach der Höchstmenge, sondern nach dem Jahresdurchschnitt von 200 000 Einheiten. Diese Durchschnittsmenge ist das „Standard Volume". Die Lieferpreise an die Händler schließen alle direkten und indirekten Kosten ein und einen angemessenen Reingewinn – General Motors rechnet mit 20% – auf das investierte Kapital und das „working capital" (Differenz zwischen Umlaufvermögen und kurzfristigen Schulden). Wird also die erstrebte Durchschnittsabsatzmenge erreicht, so erzielt man den angemessenen Reingewinn. Man nimmt in Kauf, daß die Zusatzkapazität nicht ausgenutzt wird, und ist dann zufrieden. Überschreitet man jedoch die Jahresproduktion von 200 000 Stück – das „Standard Volume" – und nimmt die zusätzliche Kapazität in Anspruch, dann steigt der Reingewinn rasch über den Satz von 20% an. Die indirekten Kosten waren schon bei dem „Standard Volume" berücksichtigt worden. Nur die direkten Kosten (Material und Löhne) zählen jetzt. Man macht ein sehr gutes Geschäft. Erreicht man aber auf der anderen Seite das „Standard Volume" nicht, wird der Gewinn sofort beträchtlich geschmälert. Der Block der indirekten Kosten bleibt und wird anteilmäßig höher. Die direkten Kosten nehmen zwar ab, aber, was viel schmerzlicher ist, der Gewinn schwindet rascher dahin, als es eigentlich der geringeren Umsatzmenge unter dem „Standard Volume" entspricht.

Daher geben die Automobilproduzenten in ihren Listenpreisen nicht nach. Es sei denn, man entdeckt grobe Kalkulationsfehler, oder es treten große Änderungen im volkswirtschaftlichen Geschehen ein. Hat man jedoch im Laufe eines Modelljahres das „Standard Volume" erreicht und erzielt fortan überhöhte Gewinne, dann läßt man mit sich reden, und gewöhnlich werden dann auch dem Händler Zugeständnisse gemacht, damit er seine Handelsspanne ausdehnen kann und von dem guten Geschäftsgang profitiert.

Gegen Ende des Modelljahres tritt eine Änderung in der Preisstrategie der Unternehmen ein. Man versucht, die alten Modelle abzustoßen, indem man den Händlern Preisermäßigungen gewährt oder andere verkaufsanspornende Mittel anwendet. Doch dies ist nur die Ausnahme von der Regel – the exception proves the rule –, daß das „Standard Volume" im übrigen die Preisgestaltung beherrscht.

Genügt dieses Schema den heutigen Anforderungen? Kann man es sich leisten, wegen einer stabilen Preispolitik sehr oft Produktionskapazitäten unausgenutzt zu lassen und die Kosten dafür durch einen höheren Preis hereinzuholen? Der energische Führer der Automobilarbeitergewerkschaften (UAW United Auto Workers), Walter Reuther, hat der Industrie vorgeschlagen, die Preise generell um 100 Dollar zu senken, andererseits aber durch den gestiegenen Umsatz, auf Grund der Preisreduktion, die Löhne der Arbeiter zu erhöhen. Die Industrie soll ihre Gewinne kleiner werden und statt dessen den Käufern und Arbeitern mehr zukommen lassen. Diese Forderung bringt das „Standard Volume"-System in Gefahr. Es würde bedeuten, daß man in Zukunft die Zusatzkapazitäten kleiner halten oder ganz aufgeben müßte, da die erzielten Gewinne nicht mehr für zusätzliche Investitionen ausreichen und die Lohnkosten erheblich anwachsen würden. Daher sind die Forderungen vorläufig abgelehnt worden. Jedoch ist man auch ohne die Gewerkschaften zu dem Entschluß gekommen, die zusätzlichen Kapazitäten möglichst klein zu halten, denn die saisonalen und zyklischen Schwankungen sind nicht mehr so bedeutend wie früher. Andererseits wird der Ausbau neuer Anlagen immer kostspieliger. Aber dennoch denkt man nicht daran, vom „Standard Volume"-System abzugehen.

Dr. Wolfgang Arnold

Steuer, Recht, Versicherung

Blockierspur ermöglicht keine Schlüsse auf Geschwindigkeit

In zahlreichen Verkehrsunfall-Prozessen spielt die Geschwindigkeit der Unfallbeteiligten eine erhebliche Rolle. Nicht selten werden aus der Länge der Blockierspur Rückschlüsse auf die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges gezogen, das die Blockierspur hinterlassen hat.

Dagegen wandte sich das Kammergericht Berlin in einem Revisions-Urteil (2/1 Ss 619/56). Derartige Schlüsse seien nämlich überhaupt nur dann möglich, wenn das Fahrzeug, das die Blockierspur hinterlassen habe, vor dem Zusammenstoß bereits zum Stillstand gekommen sei. Sei dies nicht der Fall, so bleibe als unbekannter Faktor bei einer Errechnung der Geschwindigkeit, wie lang die Blockierspur gewesen wäre, wenn der Zusammenstoß sie nicht unterbrochen hätte.

Darüber hinaus, so führte das Kammergericht Berlin aus, bestehe die Gefahr, daß Bremsspur und Blockierspur miteinander identifiziert werden. Tatsächlich seien diese beiden Spuren durchaus nicht immer identisch, denn nicht einmal die Bremsspur sei dem Bremsweg völlig gleichzusetzen. „Aus der Länge der Blockierspur allein kann die Geschwindigkeit nicht bestimmt werden", stellt das Kammergericht Berlin zusammenfassend mit Entschiedenheit fest.

Der Chef muß zahlen

Einen ungewöhnlichen Zivilprozeß im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall hatte das Oberlandesgericht Frankfurt zu entscheiden.

Der 18jährige Lieferwagenfahrer einer Süßwarengroßhandlung hatte mit seinem schweren Motorrad, für das er nicht den erforderlichen Führerschein der Klasse I besaß, infolge zu hoher Geschwindigkeit einen Unfall verursacht. Dabei war seine Sozia, ein 16jähriges Mädchen, schwer verletzt worden. Vor dem Frankfurter Gericht klagte nun die Versicherung, die für die Heilungskosten des Mädchens hatte aufkommen müssen, nicht nur gegen den leichtsinnigen jugendlichen Motorradfahrer, sondern auch gegen dessen Chef auf Ersatz der Heilungskosten.

Der Dienstherr hatte nämlich seinem Kraftfahrer, der einen Wochenlohn von 25 DM erhielt, den Ankauf des schweren Motorrades dadurch ermöglicht, daß er einen Wechsel für ihn akzeptierte. Er wußte außerdem, daß die Eltern des 18jährigen Burschen mit dem Ankauf der Maschine nicht einverstanden waren. Es war ihm auch bekannt, daß sein Kraftfahrer das Motorrad fuhr, ohne den erforderlichen Führerschein dafür zu besitzen.

Daraus leitete das Oberlandesgericht Frankfurt (1 U 58/55) eine „Rechtspflicht des Dienstherrn" ab, seinen Kraftfahrer an dem Fahren mit dem Motorrad zu hindern. Er habe nämlich erst die Möglichkeit zum Erwerb des Motorrades geschaffen. Wenn er es gegen den Willen oder auch nur ohne Einverständnis der Eltern finanzierte, so habe er damit auch die Verantwortung dafür übernommen, daß der junge Mensch keinen Unfall mit dem Kraftrad anstellte. Bei dem kleinen Betrieb habe zwischen dem Dienstherrn und seinem Kraftfahrer ein engeres persönliches Verhältnis bestanden, als es bei Arbeitsverhältnissen allgemein üblich sei.

Der Dienstherr hätte, so entschied das Gericht weiter, seinen Kraftfahrer zunächst zu einer freiwilligen Herausgabe des Motorrades bewegen müssen, um eine unbefugte Benutzung zu verhindern. Er hätte notfalls als letzte Maßnahme die Möglichkeit gehabt, die Polizei davon in Kenntnis zu setzen, daß sein Kraftfahrer die Maschine ohne entsprechenden Führerschein fuhr, und dadurch kurzfristig die Sicherstellung des Motorrades erreichen können. Dieser Weg sei ihm auch zumutbar gewesen, obwohl er damit möglicherweise gegen sein eigenes Interesse gehandelt hätte. Der Dienstherr hätte vielleicht seinen Kraftfahrer verloren und auch Schwierigkeiten wegen Abzahlung des Kaufpreises bekommen. Aber diese Unannehmlichkeiten ständen in keinem Verhältnis zu den Gefahren, die der Allgemeinheit an Leib, Leben und Eigentum drohten. Deshalb habe der Dienstherr durch eine fahrlässige Unterlassung den von seinem Kraftfahrer mit dem Motorrad angerichteten Schaden mitverursacht und hafte auch dafür.

Er hielt es für ein Paket, aber es war ein Mensch

Jeder Kraftfahrer ist dann, wenn auf seiner Fahrbahn ein in seiner Beschaffenheit für ihn nicht sicher erkennbares Hindernis auftaucht, zu besonderer Vorsicht verpflichtet. Diesen Grundsatz hat der Bundesgerichtshof im Zusammenhang mit einem tödlichen Verkehrsunfall aufgestellt (4 StR 396/56):

Ein Omnibusfahrer hatte um fünf Uhr morgens im Schein seines Fernlichtes einen Gegenstand auf seiner Fahrbahn liegen sehen, den er für einen Sack oder Pappkarton hielt. Erst fünf bis sechs Meter vorher erkannte er, daß ein Mensch auf der Straße lag. Er konnte sein Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig anhalten und überfuhr den am Boden Liegenden tödlich. Es handelte sich um einen Betrunkenen, der mitten auf der Straße liegengeblieben war.

Der Bundesgerichtshof stellt dazu in seinem Urteil fest, der Omnibusfahrer hätte besonders bei Nacht nicht darauf vertrauen dürfen, daß das Hindernis ein lebloser Gegenstand sein werde. Vielmehr habe er grundsätzlich damit rechnen müssen, daß es sich um einen Menschen handeln könne. Auch auf einer viel benutzten Landstraße, die mehrere Ortschaften miteinander verbinde, liege es nicht außerhalb aller Lebenserfahrung, daß ein Mensch, sei es als Opfer eines Verkehrsunfalles, sei es infolge eines anderen verschuldeten oder unverschuldeten Unglücksfalles, hilflos auf der Straße liege. Dies müsse nicht unbedingt auf Trunkenheit zurückzuführen sein. Der Omnibusfahrer hätte deshalb von dem Augenblick an, als er das nicht einwandfrei erkennbare Hindernis auf der Fahrbahn bemerkte, mit größter Vorsicht fahren und seine Geschwindigkeit herabsetzen müssen.

Der Versicherung muß man alles sagen

Einen Unfall müssen die Beteiligten bekanntlich unverzüglich ihrer Haftpflichtversicherung melden. Sie müssen dabei den Sachverhalt genau und vollständig schildern und überhaupt alles tun, was zur Aufklärung des Tatbestandes dienlich sein kann.

Verletzt ein Versicherter diese Obliegenheiten, indem er gegenüber der Versicherung falsche Angaben macht oder etwas verschweigt, so wird die Versicherung ihm gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei. Dazu genügt es, daß die Versicherung eine einzige vorsätzliche oder grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung nachweisen kann. Mißlingt dem Versicherten der Gegenbeweis, daß er nicht vorsätzlich gehandelt habe, so ist es auch völlig unerheblich, ob die Obliegenheitsverletzung überhaupt einen Einfluß auf die Schadensfeststellung oder den Umfang der Versicherungsleistung gehabt hätte.

Das Oberlandesgericht Köln bezeichnet es in einem Urteil (5 U 60/56) bereits als solche Obliegenheitsverletzung, wenn der Versicherungsnehmer z. B. nach dem Unfall, aber noch vor der polizeilichen Vernehmung, eine größere Menge Alkohol zu sich genommen hat, weil dadurch die Blutalkoholbestimmung für die Tatzeit erschwert wurde. Weiter sei es eine Obliegenheitsverletzung, wenn er diesen nachherigen Alkoholgenuß der Versicherung nicht anzeige. Das Entfernen vom Unfallort (Fahrerflucht) müsse der Versicherung selbstverständlich gleichfalls gemeldet werden. Auch wenn in den Schadensanmeldeformularen der Versicherung nach solchen Einzelheiten nicht ausdrücklich gefragt sei, so müßten sie dennoch angegeben werden. Der Versicherte sei sogar verpflichtet, die Vorfälle, die er der Polizei gegenüber unrichtig geschildert habe, der Versicherung wahrheitsgemäß zu melden. Diese Pflicht stehe, wie das Oberlandesgericht Köln ausdrücklich sagt, nicht in Widerspruch zu dem Recht jedes Angeklagten, sich im Strafverfahren nicht selbst zu belasten. Denn die Versicherung sei insoweit auch gegenüber der Polizei und der Staatsanwaltschaft zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Hat die Versicherung trotz solcher Obliegenheitsverletzungen des Versicherungsnehmers an einen geschädigten Dritten bezahlt, so ist der Versicherte erstattungspflichtig.

Fahrerflucht wegen 15 Mark

Für das Vorliegen einer Fahrerflucht nach einem Verkehrsunfall ist die Definition des Begriffs „Verkehrsunfall" wichtig. Die Gerichte haben sich wiederholt mit diesem Problem befaßt. Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat dazu festgestellt (2 Ss 29/56); Verkehrsunfall ist nicht nur ein Unfall, bei dem erheblicher Sachschaden entstanden ist. „Ein Verkehrsunfall ist bereits dann zu bejahen, wenn nicht nur gänzlich belangloser Sachschaden zu verzeichnen ist."

Ein Motorradfahrer wurde vom Oberlandesgericht Karlsruhe in der Revisionsinstanz wegen Fahrerflucht verurteilt, obwohl der von ihm verursachte Schaden mit einem Kostenaufwand von 15,20 DM beseitigt worden war. Er war von hinten gegen die Stoßstange eines Personenkraftwagens gefahren, die dadurch leicht nach unten verbogen wurde. Der Pkw-Fahrer bat den Motorradfahrer um seine Personalien und forderte ihn auf, sich die verbogene Stoßstange anzusehen. Der Motorradfahrer aber gab Gas und fuhr mit den Worten „nichts gibt's" davon.

Der Motorradfahrer hatte gegen seine Verurteilung wegen „Unfallflucht" Revision einlegen lassen. Es habe sich nämlich nicht um einen Verkehrsunfall gehandelt, weil kein erheblicher Sachschaden entstanden sei. Davon könne man erst reden, wenn die Kosten zu seiner Behebung 50 DM überstiegen. Das Oberlandesgericht Karlsruhe wandte sich jedoch gegen eine schematische Festlegung nach der Höhe der Kosten, die zur Behebung eines Schadens notwendig sind. Entscheidend für einen Verkehrsunfall sei lediglich, daß nicht nur „gänzlich belangloser" oder „geringfügiger Sachschaden" verursacht worden sei. Bei harmlosen Kratzern etwa könne man nicht von einem Unfall reden. Auch bei einer alten Stoßstange an einem „alten Karren", die ohne Mühe wieder geradegebogen werden könne, würde kein Unfall vorliegen. Anders dagegen sei es bei einem neuen Wagen.

Der Motorradfahrer sei hier auf einen erst ein Jahr lang zugelassenen Wagen aufgefahren. Die Stoßstange habe ab- und anmontiert und gerichtet werden müssen, so daß tatsächlich ein nicht gänzlich belangloser Schaden entstanden sei. Deshalb sei die Verurteilung wegen Unfallflucht gerechtfertigt.

Straßenbauarbeiter mit roter Fahne ist kein Polizist

An Straßenbaustellen ist es oft üblich, daß ein Arbeiter aufgestellt wird, der den Verkehr mit Zeichen reguliert. Das Oberlandesgericht Celle hat sich mit der rechtlichen Seite einer derartigen Verkehrsregelung befaßt und entschieden (1 Ss 469/56): Der Kraftfahrer, der ein Haltezeichen eines als Verkehrsposten aufgestellten Nichtpolizeibeamten übersieht, verstößt nicht gegen die Vorschrift der Straßenverkehrsordnung, die die Beachtung der Weisung von Polizeibeamten und die Beachtung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorschreibt. Voraussetzung ist, daß an der Baustelle nicht die amtlichen Zeichen zur Verkehrsregelung bei halbseitigen Straßensperrungen und Signalscheiben auf Drehgestellen angebracht sind, sondern daß der aufgestellte Sicherheitsposten, z. B. mit einer roten Fahne, die Verkehrsregulierung übernommen hat. Die Nichtbeachtung eines solchen Haltezeichens ist dann nur nach der allgemeinen Vorschrift des § 1 StVO strafbar. Das Fahnenzeichen des Straßenarbeiters begründet nämlich lediglich eine erhöhte Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers. Wer das Fahnenzeichen überfährt, kann voraussehen, daß er den Gegenverkehr behindern wird, und er verstößt damit lediglich gegen den § 1 StVO, wonach vermeidbare Behinderungen und Belästigungen als einfache Übertretung geahndet werden. Dr. G.

Kleine Spielereien am DKW

Wenn ich Ihnen erzählen will, wie wir meinen DKW (Baujahr März 1957) auf eine höhere Leistung gebracht haben, so muß ich ziemlich weit zurückgreifen.

Es war ein schöner Frühsommertag, als wir, mein Freund und ich, auf der Autobahn von Frankfurt nach Dortmund fuhren. Der Zähler zeigte rund 6000 gefahrene km und der geeichte Tacho spielte zwischen 120 und 125. Ich fuhr volle Pulle. Da blinkt uns von hinten einer an, geht wenig später stramm an uns vorbei, und siehe, das Ganze entpuppt sich als ein ziemlich neuer Vogel gleichen Typs mit Düsseldorfer Nummer. Mein Freund, der von sich behauptet, etwas von fahrbaren Melkmaschinen (Auto im Blickwinkel des Staates) zu verstehen, fing an, meine Fahrkünste zu verspotten. Er erbot sich, den Wagen aus Düsseldorf wieder einzuholen bzw. zu überholen. Na ja, anhalten, Fahrerwechsel und dann ab. In Dortmund war ich patschnaß und hatte mindestens drei Pfund abgenommen. Lassen Sie sich auch einmal durchs Wiedbachtal, Logebachtal oder wie die Bachtäler sonst noch heißen, fahren, daß Sie sich wie auf einer Luftschaukel vorkommen. Ein Wunder, daß die Maschine bei dem Kilometerstand dies alles aushielt. Nur den Düsseldorfer bekamen wir nicht mehr zu Gesicht. Muß wohl der Teufel drauf geritten sein. Schwamm drüber!

Hans und meine Wenigkeit haben uns, als wir wieder daheim waren, hingesetzt und überlegt, wie wir unseren Lehnstuhl wohl schneller machen könnten, ohne ein Vermögen zu investieren. Nun, das Vermögen war bald weg, die eine Hälfte kosteten die Bierflaschen zur geistigen Anregung und die andere Hälfte schluckte Jimmy, so ist der besagte Lehnstuhl inzwischen getauft worden.

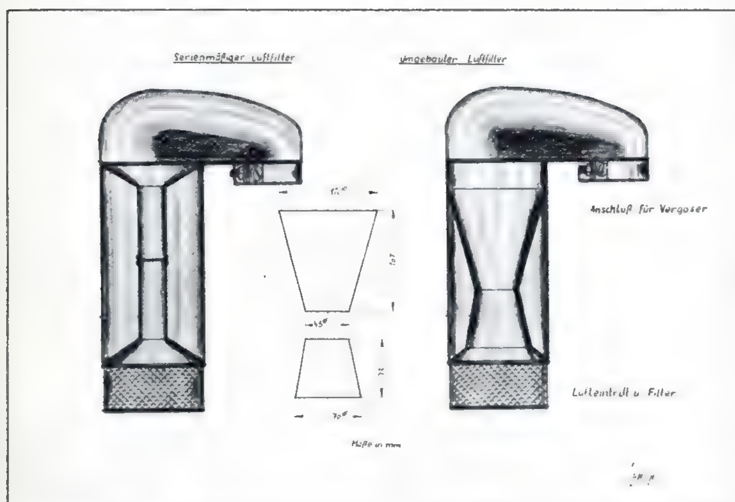
Was wir gemacht haben? Ganz einfach gebastelt und probiert, und wenn etwas nicht klappte, wurde alles wieder umgeworfen und von vorn angefangen. Wo wir überhaupt angefangen haben? Bei der Luft. Hannes faselte eine geschlagene Woche nur von „Füllung“, womit er nach meinem Dafürhalten Luft meinte. Das Problem schien ihn sogar nachts zu beschäftigen, denn er hielt schon morgens beim Zähneputzen Vorträge. Am nächsten Samstag nahm er den Luftfilter ab und riß bzw. sägte ihn auseinander. Er muß immer alles auseinandernehmen, daran ist nichts zu machen – angeboren! Das sich im Luftfilter befindende Steigrohr baute er aus, und ein selbstangefertigtes Rohr wurde eingebaut. Ergebnis gleich null. Ich habe für alle folgenden Versuche Notizen gemacht. Mein Notizbuch gleicht einem Nachschlagwerk, Ladenpreis 27,50 DM. Allein für den Luftfilter haben wir drei Quadratmeter Blech ver- und zerschnitten, und Kegel, Kreise und Zylinder kann ich im Schlaf berechnen. Wir haben jetzt ein aus zwei Kegeln bestehendes Rohr eingebaut. Die beiden Kegel sind venturirohrartig zusammengeschweißt. Der Mantel unseres Luftfilters gleicht allerdings mehr einer Schweißprobe als dem Original. Ist aber ohne Bedeutung, außerdem verdeckt Farbe ebenso wie Gesichtspuder vieles. Mit den vorrätigen Vergaserdüsen kann ich einen Handel aufmachen, ohne befürchten zu müssen, daß die Vorräte nicht für das erste halbe Jahr reichen. Jimmy säuft den Sprit zur Zeit durch eine 160er Hauptdüse, eine 225er Luftkorrekturdüse und durch eine Leerlaufdüse mit der Bezeichnung g 55.

Selbstverständlich haben wir auch einen größeren Lufttrichter für den Vergaser genommen. Zuerst einen 30er, seit vier Wochen einen 31er Trichter. Jimmy scheint sich bei dem 31er Trichter wesentlich wohler zu fühlen, er brummt jedenfalls ganz schön. Der Ansaugkrümmer wurde genau den Kanälen angepaßt und dann poliert, d. h. poliert habe ich das Ding. Es war aber meine erste und letzte Polierarbeit dieser Art. Mir langt's! Allerdings gefällt uns der scharfe Knick im Ansaugkrümmer nicht, hier soll noch Abhilfe geschaffen werden.

An der Maschine selbst ist bisher lediglich die Verdichtung erhöht worden. Hierzu haben wir allerdings die Verbrennungsräume zuerst ausgelitert. Wir erhielten beim Auslitern viel zu große Verdichtungsräume, so daß wir diese Arbeit zur Kontrolle zweimal wiederholten. Nichts zu machen, es blieb dabei: Zyl. 1: 56,3 ccm, Zyl. 2: 53,7 ccm und Zyl. 3: 55,7 ccm. Diese Werte entsprachen aber nur einer Verdichtung von ca. 6,5 : 1. Laut Betriebsanleitung sollte die Verdichtung aber einem Verhältnis von 7 : 1 entsprechen. Also Kopf ab, und in die Schleiferei mit dem Ding. Und dann abhobeln, was das

Zeug hält. Wieviel? Ganz einfach! Errechnung der Kolbenerhöhung sprich Kompression nach Formel $s = \frac{H}{E_1 - 1} - \frac{H}{E_2 - 1}$, das heißt also $\frac{76}{6{,}5-1} - \frac{76}{7{,}5-1}$. Wir haben aber etwas mehr, d. h. 2,3 mm, vom Zylinderkopf abschleifen lassen, um die Differenzen zwischen den einzelnen Zylindern (Verdichtungsräumen) durch Nachfräsen begleichen zu können. Wie Sie aus dem Gerechne schon ersehen können, ist die Verdichtung statt auf 7 : 1 auf 7,5 : 1 erhöht worden. Ein nachträgliches Auslitern ergab für jeden Zylinder ein Verdichtungsvolumen von 46,1 ccm.

Für ein Erleichtern der Schwungscheibe, Kurbelwellenpolieren oder ähnliches konnten wir uns bisher nicht begeistern, denn schließlich muß Jimmy ja auch Geld verdienen helfen und muß darum elastisch bleiben. Mit der Zündung haben wir nicht viel Theater gemacht. Die Original-Zündspulen wurden durch Bosch-HL-Spulen ersetzt. Die sind zwar ziemlich teuer, aber ich glaube, die Anschaffung rentiert sich. Die Unterbrecherplatte haben wir abgenommen, um uns dann sehr eingehend mit dem Innenleben des Fliehkraftreglers zu befassen. Endergebnis ist eine weichere Feder für den Fliehkraftregler und eine Festlegung des Zündzeitpunktes auf 5 mm vor o. T. Vorgeschrieben ist 4 mm vor o. T. Nebenbei geht das Zündungseinstellen wunderbar, wenn man einige Übung darin hat. Notwendig ist aber eine Meßuhr, sonst wird die ganze Einstellerei ungenau.



An den Auspuff sind wir nicht zu nahe herangegangen. Hans meint, der Motor verlöre sonst eventuell Füllung bzw. Abgastemperatur. Lediglich der Nachschalldämpfer ist gegen einen vom F 91 ausgetauscht worden. Aber das scheint Jimmy anstandslos zu verdauen. Was den Verbrauch angeht, kann ich noch keine genauen Angaben machen, denn erstens sind wir noch nicht fertig, zweitens haben wir Jimmy bisher nur mit Hilfe einer Stoppuhr auf Leistungssteigerung geprüft, drittens haben wir sowieso keinen Prüfstand zu einer exakten Verbrauchsmessung und viertens wollen wir hauptsächlich schneller fahren und das geht natürlich auf Kosten des Verbrauches. Jimmy schluckt zur Zeit 10 bis 11 Liter/100 km. Die Zündung muß allerdings immer genau stimmen, sonst wird er zum Quartalsäufer. Daß ich bei all diesen Arbeiten und Basteleien mein Auto lieben und schätzen gelernt habe, versteht sich am Rande. Die angegebenen Werte (Vergaser, Luftfilter) sind Erfahrungswerte, die durch langwierige Versuche ermittelt worden sind. Es soll nicht behauptet werden, daß sie eine Ideallösung für den F 93 sind. Vielleicht läuft Ihr Johann oder Max mit anderer Einstellung besser. Probieren Sie's!

Schließlich ist das Ganze eine private Spielerei, die aber relativ teuer wird, wenn man z. B. Conti-Decken nach 10 000 km runterwirft, um dann Dunlop B 5 zu probieren. Aber auch für Kerzen kann man allerhand Geld ausgeben. Ich verfüge nach 15 000 km bereits über 21 Zündkerzen der verschiedensten Fabrikate. Doch das alles wird Sie wohl weniger interessieren.

Wenn ich Sie aber morgen auf irgendeiner Landstraße oder Autobahn mit Gebrüll überhole, dann brauchen Sie erst gar kein Rennen aufzunehmen, Sie ziehen doch den Kürzeren dabei. Schließlich habe ich meine Fahrkünste inzwischen in bescheidenem Rahmen verbessern können, und den Rest besorgt Jimmy.

J.

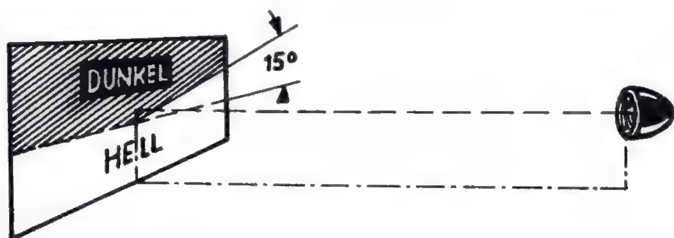


An dem anders geriffelten Sektor in der Streuscheibe kann man das von Bosch, Hella, Osram und Philips gemeinschaftlich entwickelte asymmetrische Abblendlicht erkennen.

Abblenden und trotzdem sehen

Die Zeit der kurzen Tage und des Nebels ist da, und das Licht wird mehr gebraucht als sonst. Die heutige Kraftfahrzeugbeleuchtung ist noch längst nicht ideal, aber zumindest beim Blenden ist der größere Teil der Schwierigkeiten auf unsachgemäße Scheinwerfereinstellung und Bedienung und nicht etwa auf grundsätzliche technische Mängel zurückzuführen. Viele Kraftfahrer schalten entgegen den Vorschriften bei Nebel und diesigem Wetter am Tage nur das Standlicht und nicht das Abblendlicht ein. Das ist genauso gefährlich wie das nächtliche Blenden. Wenn jemand bei Nebel Standlicht einschaltet, dann weiß er sichtlich, daß er auch bei Tag mit Beleuchtung fahren muß, unergründlich ist nur, wer ihn veranlaßt, an Stelle des Abblendlichtes nur das Standlicht zu verwenden. Ein anderer grober Unfug ist es, wenn man wegen starken Nebels die Fahrt nicht fortsetzen zu können glaubt, einfach auf der Straße stehenzubleiben. Wenn man schon wegen zu stark behinderter Sicht nicht mehr weiterfahren kann, dann muß, damit nicht andere von hinten auffahren, das Fahrzeug sofort von der Straße. Es ist eigentlich erstaunlich, daß man so etwas immer wieder schreiben oder sagen muß; aber man hat ja, wenn man in diesen Tagen unterwegs ist, den Beweis dafür, daß es genug Unbelehrbare und Leichtsinnige gibt, die andere unverantwortlich gefährden.

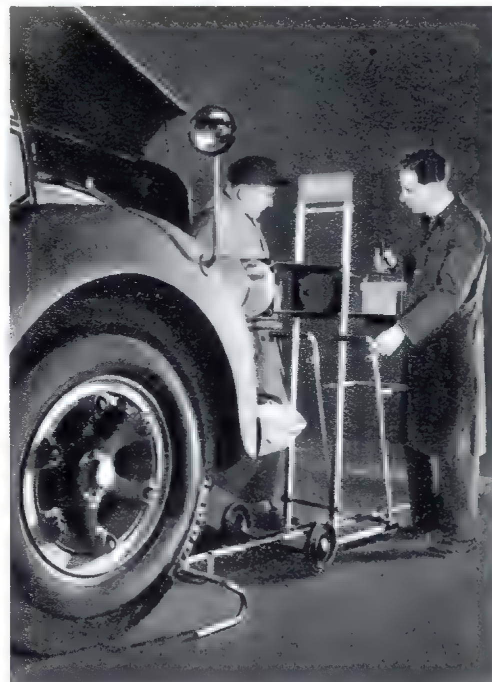
Beim asymmetrischen Abblendlicht steigt die bis zur Mitte waagerecht verlaufende Hell-Dunkel-Grenze in einem Winkel von 15° nach rechts an.



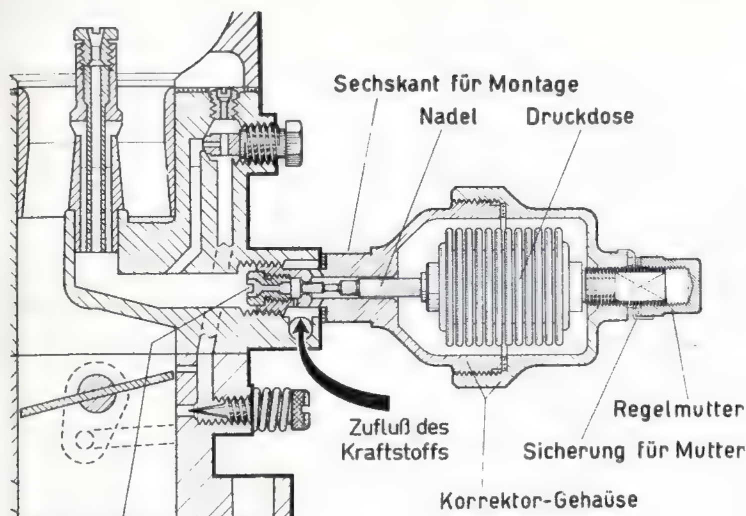
Die starke Zunahme des Kraftverkehrs hat das nächtliche Blenden bis zur Unerträglichkeit gesteigert. Bekanntlich kann man auf verkehrsreichen Straßen, besonders in den ersten Abendstunden, wegen des nicht abreißenden Gegenverkehrs niemals mehr mit Fernlicht, sondern immer nur mit dem Abblendlicht fahren. Das bedeutet bei vorschriftsmäßiger Scheinwerfereinstellung eine stark verkürzte Sichtweite und zwingt zur Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit. Wohl deswegen werden die Scheinwerfer oftmals bewußt zu hoch eingestellt. Die auf diese Weise erreichte Sichtverlängerung hat zwangsweise eine Blendung aller entgegenkommenden Fahrzeuge und Straßenbenützer zur Folge. Es ist allzugut bekannt, daß dieser Blendunfug immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen führt. Nun sind viele Kraftfahrer der Ansicht, daß das Blenden ein Mangel der derzeitigen Fahrzeugbeleuchtung überhaupt sei. Das entspricht aber keineswegs den Tatsachen. Zwar haften dem Beleuchtungssystem grundsätzliche Mängel an, die auch eine gewisse Blendung mit sich bringen. Sie sind aber durch richtige Einstellung der Scheinwerfer in Grenzen zu halten.

Eine Möglichkeit, auf der rechten Fahrbahnseite eine verlängerte Sichtweite zu bekommen, ohne Entgegenkommende zu blenden, bietet das asymmetrische Abblendlicht. Es wäre erfreulich, wenn in naher Zukunft nicht nur die fabrikneuen Fahrzeuge mit asymmetrischem Licht ausgestattet, sondern auch möglichst viele bereits zugelassene Fahrzeuge umgerüstet würden. Die Versuchung, die Scheinwerfer zu hoch einzustellen, fällt dann weg, weil man ohnehin auch bei Abblendlicht weiter sehen kann. Dieser Vorteil des neuen asymmetrischen Lichts kann nicht hoch genug bewertet werden. Bei einer Umrüstung müssen die Scheinwerfereinsätze einschließlich der Streuscheiben sowie der Glühlampen ausgewechselt werden. Ein Aufwand, der sich aber allein schon im Interesse der erhöhten Verkehrssicherheit auf nächtlicher Straße in jedem Fall lohnt. Allerdings müssen auch neue Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht den Vorschriften gemäß eingebaut und eingestellt werden, die Hell-Dunkel-Grenze muß in der vorgeschriebenen Höhe und auf der linken Seite bis zur Scheinwerfermitte waagerecht verlaufen.

Dipl.-Ing. H. Kümmel



Scheinwerfer-Einstellgerät von Bosch



Bei abfallendem Luftdruck dehnt sich die Vakuumdose aus und die Nadel drosselt den Kraftstoffzufluß zur Hauptdüse. Die Regelmutter ermöglicht die Einstellung auf die verschiedenen Hauptdüsengrößen.

Höhenkorrektoren für Solex-Vergaser

Für Flugmotoren verwendet man schon seit langem Höhenkorrektoren, die die Gemischbildung an den jeweiligen Luftdruck angleichen. Bei gleichbleibender Vergasereinstellung muß es in größeren Höhen zu einer Überfettung des Benzin-Luftgemisches kommen, da die angesaugte Luftmenge des geringeren Luftdrucks wegen kleiner ist und weniger Sauerstoff zur Verbrennung zur Verfügung steht. Ein Leistungsabfall ist deswegen ohnehin nicht zu vermeiden, man kann ihn aber dadurch in Grenzen halten, daß man die Kraftstoffzufuhr ebenfalls vermindert. Kleinere Düsen können dabei nicht befriedigen, da sie jeweils auch nur auf eine bestimmte Höhe bzw. einen bestimmten Luftdruck eingestellt werden können, während man es ja normalerweise auch im Auto, etwa bei Pässefahrten, mit starken Höhendifferenzen innerhalb kurzer Zeiträume zu tun hat. Eine stufenlose automatische Regelung ist darum in solchen Fällen ebenso wie im Flugzeug die beste Lösung.

Der Höhenkorrektor von Solex wird an Stelle des Hauptdüsenträgers in den Vergaser eingebaut. Er enthält eine Vakuumdose, die an einem Ende festgehalten ist und am andern Ende eine Nadel trägt. Diese Nadel endet frei beweglich in der Hauptdüse. Bei abnehmendem Luftdruck dehnt sich die Vakuumdose aus und die Nadel drosselt die Kraftstoffzufuhr zur Hauptdüse. Selbstverständlich ist es sehr wichtig, daß die Einstellung der Nadel, die durch eine Regelmutter am äußeren Ende der Dose vorgenommen wird, genau auf die Hauptdüse abgestimmt ist. Diese Einstellung geschieht werksseitig und soll nicht verändert werden.

Bei einigen Vergasern ist der Einbau des Höhenkorrektors aus konstruktiven Gründen nicht möglich, und bei verschiedenen Wagen ist für ihn kein Platz. Wir geben darum im folgenden eine Übersicht darüber, an welchen Wagen bzw. Vergasern der Korrektor verwendet werden kann. Bei Fahrzeugen, die, wie sämtliche Opel-Typen, nicht mit Solex-Vergasern ausgerüstet sind, kann der Korrektor nicht eingebaut werden.

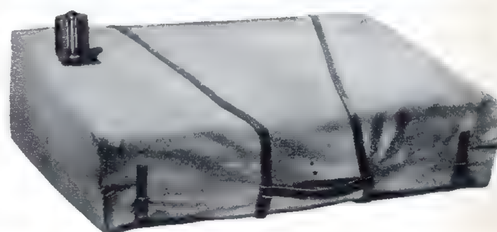
Bei einigen Vergasern ist der Einbau des Höhenkorrektors aus konstruktiven Gründen nicht möglich, und bei gewissen Wagenmodellen ist für ihn kein Platz. Der Einbau des Höhenkorrektors kommt in Frage bei Borgward Isabella, Fiat 1400, Ford Taunus 12, 15 und 17 M, Goliath 1100, Lloyd 600, Mercedes 180, 190, 220 S und 300 (nur soweit Solex 32 PAIAT eingebaut) und für alle Volkswagen. Nicht möglich ist der Einbau des Höhenkorrektors hingegen bei BMW, DKW, Goliath-Zweitakter, Mercedes-Benz 220, 220 a, 219, 300 und 300 S (letztere mit Solex 40 PBIC) und bei allen Opel- und Porsche-Modellen.

Panther-Pfiff

Diese Konstruktion der Pantherwerke ist etwas nicht Alltägliches: ein Fahrrad, das man ohne Werkzeug in 3 Teile auseinandernehmen, in eine Segeltuchtasche wie in einen Koffer verpacken und darüber hinaus auch noch in gewissen Grenzen im Lenkrad und Sattel verstellen kann. Auf 22 × 58 × 98 cm zusammengelegt bietet sich der „Pfiff" als Beiboot im Kofferraum an. Trotzdem weist dieses Fahrrad eine Reihe von Detaillösungen auf, die es zu einem Gebrauchsgegenstand und nicht zu einer Spielerei machen: es besitzt Zentralrohrrahmen, Torpedo-Nabe, Leichtmetall-Vorderradfelgenbremse, Leichtmetall-Kettenschutz, Aluminiumfelgen, Ledersattel mit Schaumgummiauflage, Parkstütze und komplette Beleuchtung, wobei das Kabel zum Rücklicht unsichtbar verlegt ist. Die Normallackierung ist schwarz und der Preis beträgt 240,– DM. Das ist zwar etwas mehr als ein normales Fahrrad aus gutem Hause, aber der Panther-„Pfiff" hat doch verschiedene Vorteile, die diesen Mehrpreis aufwiegen.

(Pantherwerke AG, Braunschweig.)





Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften.
M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte.
J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte.
B. in Seesen



- die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift - wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTEMOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text gemäß obenstehendem Angebot in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar x

....

....

....

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.: ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

ALFA ROMEO

Verkaufe 1900 TI, schnellster Serientourenwagen dieser Klasse, an Rallye-Fahrer sehr preisgünstig. Sepp Liebl, München 19, Waisenhausstr. 23. 5212/1451

Giulietta-Sprint-Coupé
neuwertig, DM 11 000.–. Merz & Papst, Stuttgart, Kronenstraße 6, Tel. 9 06 92.

Alfa Romeo 1,3 Spyder 57, schwarz, 1. Hand, 2300 km; Alfa Romeo 1,3-Veloce, Rennsportcoupé 56, rot, überh. Motor, 1. Hand, 34 000 km; Alfa Romeo 1,9 Super 56, Lim., blau/grau, 1. Hand, 14 000 km; dito Baujahr 54, Lim., grau/blau, Radio, 54 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 5161/1447

Giulietta-Sprint-Coupé, Baujahr 1957, erst 6000 km gel., hellblau, mit Weißwandreifen, umständeh. von Privat zu verkaufen. Wirth, Hamburg, Tel. 47 72 22. 5206/1450

BMW

BMW-Ersatzteile
für ältere Typen ab Lager
A. Fischer, Maschinenbau
München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09

8 Zyl.-Motor, ca. 49 000 km gel., kompl., verkauft: Gerhard Guse, Berlin-Charlottenb., Kantstr. 155. 5213/1451

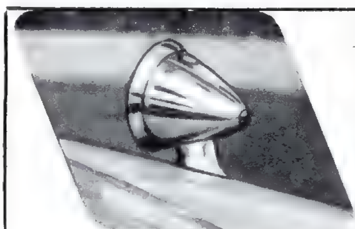
BMW 507, nach Möglichkeit Baujahr 1957, nur erstklassiger Zustand, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5865 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5169/1447

BMW 502/3,2 Ltr., Lim. 57, blau, Mex.-Radio, Schonbez., 1. Hand, 20 000 km; BMW 501/8, Lim. 55, blau, Schbd., Radio, Ww.-Reifen usw., 57 000 km; dito Baujahr 56, 1. Hand, 65 000 km; BMW 501 A, Lim. 54, grün, Schbd., Radio usw., überholter Motor, DM 4500.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5162/1447

BORGWARD

Isabella-Cabrio, 56 000 km, rot, bildschön, sehr gepflegt, Radio, viele Extras, DM 6300.–. Angebote unter 5867 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5172/1448

Isabella-TS-Cabrio, als Zweitwagen gefahren, Baujahr 1956, 29 000 km, fischsilbergrau, rote Polster, schwarzes Verdeck, Weißwand, Radio, Fanfare etc. Neupreis DM 12 500.–, zu DM 9000.– zu verkaufen (ohne Radio DM 8500.–). Angebote unter 5864 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5168/1447



Die Neue Linie!
TALBOT Stromlinien-Außenspiegel
Nr. 300 SL komplett DM 20,70
An den modernen flachen Sport- und Reisewagen mit 2 unsichtbaren Schrauben links oder rechts zu befestigen. Spiegel-Kalotte allseitig um volle 15° verstellbar und feststellbar. Konstruktion mehrfach ges. gesch. Sofort lieferbar. Serienmäßig am Mercedes 300 SL Sportwagen.
TALBOT & CO., Berlin-Schöneberg

Kombi 1800 Diesel 1954 – Kombi 1800 Benzin 1953 neuwertige Fahrzeuge, gegen Gebot, evtl. Pkw.-Tausch, Finanzierung. Angebote unter 5866 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5170/1447

Isabella TS-Coupé zu kaufen gesucht. Erbitte Preisangebote mit Angaben über Farbe, Zustand, km-Zahl unter 5863 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5164/1447

Diesel-Kombi, neu bereift, DM 180.– Steuer jährl., 7,5 l Verbrauch, 80 000 km, sehr gut erhalt., verk., DM 2850.–. Birnecker, Nürnberg, Rennbahnstraße 29. 5171/1447

Isabella TS, Lim. 56, silber/beige, div. Zubeh., 38 000 km (Mot. 28 000); dito Bj. 55, grün, Radio, 35 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5163/1447

DKW

1 Sportwagen, 1954, 700 ccm, und **1 Thunderbird**-Motorrad Twin 650 ccm, 25 000 km, nur für Könner, Test: „das MOTORRAD" Nr. 22/1955, DM 1850.–. Förger, Hamburg 26, Alfredstraße 29. 5173/1448

FERRARI

Ferrari



bewies durch den überlegenen Sieg in der Weltmeisterschaft 1957 einmal mehr seine Sonderstellung im Sportwagenbau!
Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5119/1443

FIAT

1400 B, 25 000 km unfallfrei gelaufen, in bestem Zustand, mit Kühlerjalousie u. Fernthermometer, Spezialvergaser, Fußmatten, 2 neuen M + S-Reifen, Ersatzfelge u. a., wegen Auswanderung für nur DM 5700.– zu verkaufen, Standort Karlsruhe. Angeb. unter 5892 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5232/1452

Rassiges Sportcoupé 1100 TV, mit Orig. Pinin Farina-Aufbau, 50 PS, 1. Hand, zu verkaufen. Fiat-Vertr. Hölterhoff, Wuppertal-Oberbarmen. 5174/1448

Fiat 1100 TV, national und international erfolgreichster Wagen, in allerbestem Zustand zu verkaufen. Wolfgang Levy, Berlin SW 61, Askanischer Platz 1. 5210/1450a

FORD

17 M, fabrikneu u. n. zugel., 2farbig, Lichthupe, Scheibenwaschanlage, DM 600.– unter Neupreis. Angebote unter 5882 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5214/1451

GOLIATH

1100, Bauj. 1957, noch nicht zugelassen, 1500 km gefahren, umständeh. günstig zu verkaufen. Farbe: neapelblau. Christel Gottmann, Hadamar (Krs. Limburg), Borngasse 38. 5003/1434

JAGUAR

Jaguar XK 140, 56/57
Sportcoupé, 2/2sitz., 30 000 km, neuwertig, günst. Merz & Papst, Stuttgart, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 5216/1451

MERCEDES

220 A-Lim., 1955, 37 000 km, grau, Becker-Mexiko, DM 7000.–. Angebote unter 5883 an „das AUTO, MOTOR und Sport", Stuttgart, Postfach 1042. 5215/1451

190 SL, Roadster mit Coupédach, graphitgrau/schwarz, Baujahr 1956, ca. 50 000 km, unfallfrei, Erstbesitz, Becker-Mexiko, Bestzustand, Mercedes-Scheckbuch gepflegt, echte Lederpolster, DM 12 500.–, zu verkaufen. Angeb. unter 5884 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5217/1451

190 SL, Bauj. 1957, von Privat gegen Kasse zu kaufen gesucht. Angebote unter 5890 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stutgart, Postfach 1042. 5230/1452

Suche 180er Mercedes-Lim., schw., ca. 70 000 km, garant. unfallfrei (1. Hd.), gegen Rec. 55 (1. Hd.), 75 000 km, schw., rot überz., unfallfrei, u. Aufzahlung. Angebote unter 5868 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5177/1448

Die Sünderkartei mit dem langen Namen

Verkehrssünderkartei ab 1. 1. 1958

Ab 1. Januar 1958 setzt eine weitere Betreuung der Verkehrsteilnehmer und insbesondere der Kraftfahrer ein, deren Zweckmäßigkeit bislang lediglich von den Behörden mit wahrer Begeisterung bejaht, von den Kraftfahrern und deren Verbänden aber mit Vehemenz bestritten worden ist. Da der Bundestag jedoch im Endspurt der Legislaturperiode sein „Ja" zu der Einführung der vieldiskutierten Verkehrssünderkartei gesprochen hat, ist es nunmehr an der Zeit, sich mit dem Inhalt dieser die Staatskasse erneut belastenden Maßnahme zu befassen und einen Blick in die einschlägigen Gesetze und Verordnungen zu tun.

Liest man die neuen Bestimmungen, dann gewinnt man in erster Linie den Eindruck, daß es sich hier vor allem um ein zusätzliches Verkehrsstrafregister handelt, bei dem zwar mit minutiöser Genauigkeit die Voraussetzungen für die Erfassung von Verkehrsverstößen aller Art niedergelegt sind, in dem aber gerade die Seite der Unfallursachenforschung zu kurz gekommen ist. Dies ist um so bedauerlicher, als der Gedanke der Einführung einer Verkehrssünderkartei gerade von jenen Instituten und Persönlichkeiten besonders ventiliert worden ist, die sich mit der Unfallursachenforschung befassen und die der Hoffnung waren, durch die neue Kartei ein geeignetes Forschungsinstrument zu erhalten.

Die gesetzliche Grundlage der Verkehrssünderkartei befindet sich im § 6 a StVG. Da der Ausdruck „Verkehrssünderkartei" kein amtlicher ist und man über seine Treffsicherheit auch streiten kann, hat die neue behördliche Betreuungseinrichtung einen anderen amtlichen Titel erhalten, der leider ebenfalls nicht sonderlich klangvoll ist. Er lautet: „Zentrale über Versagungen und Entziehungen der Fahrerlaubnis, über Verbote des Führens von Fahrzeugen und über Verurteilungen wegen Verkehrsstraftaten."

Die erwähnte Zentralkartei erfaßt grundsätzlich rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte, soweit sie wegen einer Tat ergehen, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen ist. Diese Tat muß geeignet sein, eine Bestrafung oder andere gerichtliche Maßnahmen auszulösen. Außerdem werden Entscheidungen eingetragen, die eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aussprechen. Der § 6 a StVG hat vorgesehen, daß Übertretungen der Straßenverkehrsbestimmungen dann nicht in die Zentralkartei eingetragen werden, wenn die Voraussetzungen einer gebührenpflichtigen Verwarnung nach § 22 StVG vorlagen oder diese gebührenpflichtige Verwarnung nur deshalb nicht erteilt worden ist, weil der Verurteilte mit ihr nicht einverstanden oder zur sofortigen Zahlung der Gebühr nicht bereit war. Soll von dieser Ausnahmebestimmung Gebrauch gemacht werden, so hat das Gericht durch Beschluß anzuordnen, daß die Eintragung wegen der erwähnten Übertretung unterbleibt.

Im allgemeinen wird ein Kraftfahrer also davon auszugehen haben, daß bei einer gerichtlichen Verurteilung, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr erfolgt, die betreffende Entscheidung von der Verkehrssünderkartei erfaßt wird. Ausdrücklich ist darauf hinzuweisen, daß gebührenpflichtige Verwarnungen, die die Polizeibehörde gemäß § 22 StVG erläßt, nicht in die Kartei aufzunehmen sind.

Den betroffenen Verkehrsteilnehmer wird es insbesondere interessieren, wie lange es dauert, bis sein „Sündenregister" wieder sauber ist. Generell läßt sich sagen, daß die Tilgungsfrist zwei bis zehn Jahre beträgt. Die Frist beginnt mit dem in der Kartei vermerkten Tag der betreffenden Entscheidung. Einige wichtige Beispiele für häufig in Betracht kommende Tilgungsfristen werden nachfolgend aufgezählt:

1. 10 Jahre bei Versagung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis und beim Verbot, Kraftfahrzeuge zu führen.
2. 10 Jahre bei Verurteilungen, die nicht mit der Entziehung der Fahrerlaubnis verbunden sind, wenn in dem beschwerenden Urteil auf Freiheitsstrafe von mehr als 3 Monaten – mit Ausnahme von Jugendstrafe – erkannt worden ist.
3. 5 Jahre bei Verurteilungen, die nicht mit der Entziehung der Fahrerlaubnis verbunden sind und die auf Jugendstrafe von mehr als einem Jahr oder auf eine andere Freiheitsstrafe von nicht mehr als 3 Monaten oder auf eine Geldstrafe von mehr als 150.– Deutsche Mark erkennen.
4. 3 Jahre bei Verurteilungen, die nicht mit der Entziehung der Fahrerlaubnis verbunden sind und auf die Jugendstrafe von nicht mehr als einem Jahr erkennen.
5. 3 Jahre bei Versagung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis und bei dem Verbot, Fahrzeuge zu führen, wenn der Betroffene im Zeitpunkt der beschwerenden Entscheidung noch nicht 18 Jahre alt war.
6. 2 Jahre bei Verurteilungen, die nicht mit der Entziehung der Fahrerlaubnis verbunden sind, wenn auf Geldstrafe von nicht mehr als 150.– Deutsche Mark oder auf Erziehungsmaßregeln oder Zuchtmittel erkannt worden ist.

Bei den häufigen kleinen Verkehrsverstößen wird im allgemeinen die Tilgungsdauer maßgeblich sein. Zu bedenken ist jedoch, daß bei mehreren Karteieintragungen für den gleichen Verkehrsteilnehmer jede der strafgerichtlichen Entscheidungen erst dann getilgt wird, wenn für alle Eintragungen dieser Art die Voraussetzungen der Tilgung vorliegen.

Leider ist der Kraftfahrer wegen der Eigenarten seines Fahrzeuges für Eintragungen in die Verkehrssünderkartei besonders prädestiniert. Er wird sich nunmehr noch mehr in acht nehmen müssen als früher, damit er nicht Gefahr läuft, durch Eintragungen zahlreicher kleiner Verkehrsverstöße, wie z. B. Übertretungen von Parkverboten etc., plötzlich seinen Führerschein zu verlieren.

Dr. Horst Heyse











MERCEDES

Mercedes 190 SL gesucht ab Baujahr 1956. Genaue Angebote mit Kilometerstand, Farbe, Sitze etc. unter 5869 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5179/1448

300 SL, besonders für Sportzwecke geeignet, da Rudgeverschlüsse, Rennsportnockenwelle etc., für DM 14 000.– zu verk. Peters, Düsseldorf, Humboldtstr. 23. 5178/1448

Mercedes 300 SL-Coupé 55, silber, 47 000 km; div. Merc. 300 Sc/S/D verschiedener Baujahre; Merc. 220 A-Coupé 54, 67 000 und 70 000 km; Merc. 220 A-Cabrio 52, Radio, schwarz, 1. Hand, gepflegt, 98 000 km, DM 5900.–; Merc. 190 SL-Coupé/Roadster 56, silber, blau. Leder, Mex.-Radio, Quersitz, 45 000 km (Motor 10 000 km); dito Baujahr 55, grau, Mex.-Radio, Sportsitze, grünes Leder, 28 000 km; dito Roadster 56, grau, rotes Leder, Mex.-Radio, Ate usw., 40 000 km; Merc. 170 SB-Cabrio 50, blau, Motor 48 000 km, DM 990.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. Deutschlands größtes Gebrauchtwagenhaus. 5165/1447

MG

MG, Teile für Mod. TA/TC, Motor TA/TD, auch reparaturbed., gesucht. A. Schmalbach, Braunschweig, Wendentorwall 17. 5176/1448

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105
Telefon 2 81 71

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Gebr. Porschewagen!
Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-Generalvertret. Petermax Müller, GmbH., Hannover, Podbielskistr. 306, Telefon 69 11 51. 5221/1451

Unfall-Porsche ab Bauj. 53 (ohne Motor und Getriebe), Fahrgestell muß in Ordnung sein, kauft: H. Scheer, Koblenz/Rh., Gneisenaustraße 2. 5218/1451

Porsche, evtl. unfallbeschädigt, sofort zu kaufen gesucht. Angeb. unter 5885 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5220/1451

Cabrio, 51/54, kauft bar: Kiechle, München, Liebigstraße 13. 5219/1451

Gelegenheit! 1,5 Super-Motor, Laufzeit garantiert unter 14 000 km, mit tadelloser Leistung. Bar DM 1750.–. Ang. unter 5873 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5185/1449

1,1 Ltr.-Cabriolet gegen bar gesucht. Angebote unter 5874 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5186/1449

Semper-Lux
Ein begehrtes
Werbegeschenk
von ganz besonderer Note.
Sie können diese
Dauer-Taschenlampe
an jeder Steckdose immer wieder
selbst aufladen.
Ausführl. Prospekt auf Wunsch
Ing. Dr. Paul Mozar
Fabrik für Feinmechanik
Düsseldorf · Schließfach 6058



1,3 Ltr.-Cabrio, unfallbeschädigt, Austauschmotor ca. 20 000 km, Synchrongetriebe, preisgünstig abzugeben. Angeb. unter 5871 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5182/1448

Typ 1600 mit S.-Dach, höchst. 20 000 km, 1. Hand, unfallfrei, gesucht. Erbitte schriftl. Angebote nur aus **Privathand.** Herm. Engel, Wetzlar, Sophienstr. 33. 5181/1448

1,3 Ltr.-Coupé 51, große Bremsen, Radio etc., **1,3 Ltr.-Coupé-Super,** große Bremsen, Radio etc., **Motorboot,** 5,20 m lang, **16 HP Johnson,** Allw.-Verdeck, gepflegte Fahrzeuge, günstig zu verkaufen. **Karl Mohr, Düren,** Kölner Landstraße 100, Tel. 32 41. 5187/1449

Coupé 1300, Baujahr 1951, sehr gepflegt, generalüberholt, Austauschmotor noch mit Werksgarantie, Radio etc., umständeh. für DM 5600.– zu verkaufen. Dr. Ital, Schwetzingen (Baden), Bismarckstraße 19. 5207/1450

Porsche-Coupés und -Cabrios ständig in großer Auswahl vorrätig! Günstige Preise, Finanzierung, Inzahlungnahme! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. Deutschlands größtes Gebrauchtwagenhaus. 5166/1447

Motor 1500, einbaufertig, VW-überprüft, DM 1450.–. Suche 1300. Hans Köster, Bad Godesberg, Tel. 32 52. 5209/1450

OPEL

Preisgünstig: Opel-Kadett, Austausch-Motor, 20 000 km, in gutem Zustand, versichert u. versteuert bis Mai 1958, für DM 750.– weg. Anschaffung eines größeren Wagens geg. bar zu verkaufen. Friedrich Reinholz, Lahr (Baden), Huberweg 15. 5228/1452

SCHWIMMWAGEN

Verkaufe Schwimmwagen und -Ersatzteile! Hans Rögels, Hamburg-Wilhelmsburg, Trettaustraße 31. 5193/1449

SIMCA

Aronde „Plein ciel"-Coupé, schwarz, Baujahr 1957, nur knapp 5000 km gefahren, umständehalber zu verkaufen. Angebote unter 5887 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5223/1451

SPORTWAGEN

Sportwagen bis 2 Ltr., unfallbeschädigt, gesucht. Angeb. unter 5886 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5222/1451

Suche Kleinsportwagen, 2-Sitzer, möglichst Cabrio. Angebote unter 5875 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5194/1449

Suche als Hobby-Fahrzeug Sport-Cabrio älteren Baujahrs bis 1,3 Ltr. Typ, auch ausländischer, freibleibend (z. B. MG). Barzahlung. Ang. unter 5877 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5196/1449

TATRAPLAN

Tatraplan, guter Zustand, 6fach Ia bereift, DM 1100.–. Wiesbaden, Bahnhofsgarage Klippert. 5189/1449

VERITAS

Veritas-Cabriolet, BMW 328-Chassis, 2 Liter, Bauj. 1951, erstklassig erhalten, an Liebhaber zu verkaufen. Anfragen an A. & W. Saßmannshausen & Co., Weidenau (Sieg). 5191/1449

VW

Suche Motor! Friedrich Bode, Kaan-Marienborn, Siegen. 5190/1449

WOHNWAGEN

Dethleffs-Globetrotter, Bauj. 1954, Öldruckbremse, Propanküche, Propanheizung, doppelte Bezüge für Polsterung und Vorzelt, in gepflegtem Zustand zu verkaufen. Preis-Idee: ca. DM 5600.–. Angeb. unter 5891 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5231/1452

Wohnanhänger selber bauen! Die Ideal-Konstruktion für den Bastler. Prosp. dch. L. Penners, Köln-Bickendorf 1, Postfach 18. 5192/1449

VERSCHIEDENE

Porsche, MGA, Fiat-Spyder etc. bei DM 5000.– Anzahlung von Privat oder Handel gesucht. Angebote mit Einzelheiten unt. 5876 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5195/1449

Kaufe gegen Kasse
190 SL od. Porsche 1600, evtl. MG
Modell 56–57. Beling, Stuttgart, Alexanderstr. 112, Telefon 9 38 25.

AMERIKANISCHE WAGEN

Amerikanischer Wagen, neuwertig, bar zu kaufen gesucht. Eilangebote an Spicker, Krefeld, Waldhofstraße 149. 5197/1450

Studebaker-Silver-Hawk-Coupé 57, grau/schwarz, Ww.-Reifen, 1. Hand, 3200 km; Chevrolet Bel-Air 56, Lim., grau, Radio, 20 000 km; Chevr. Bel-Air 55, 2türige Lim., blau/beige, Radio, 33 000 Meilen; Dodge-Royal 56, Lim., grau, Schbd., Radio, Automatic usw., 63 000 km; div. Dodge-Royal 54/55 ab DM 4900.–; div. Dodge-Kingsway 53/54 ab DM 2900.–; Buick-Spezial 55, Coupé, rot, Radio, Ww.-Reifen, 1. Hd., 24 000 Meilen; Cadillac-Cabrio 55, schw., Rd., Ww.-Rf., 1. Hd., 24 000 km; Ford-Thunderbird-Coupé/Roadster 54/55, 41 000, 55 000, 57 000 km; gr. Ausw. in amerik. Lim. u. Cabrios, Bj. 50–52, ab DM 1300.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5167/1447

DODGE



– ein Automobil, wie man es sich schöner, komfortabler und technisch fortschrittlicher nicht denken kann. 58er Modelle demnächst lieferbar!

Allein-Importeur **AUTO-BECKER**
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5120/1443

LINCOLN

Lincoln, Hardtop-Coupé, 285 PS, automat. Getriebe, elektr. Fensterbetätigung, automat. Radio usw., verzollt u. zugelassen, 26 000 Meilen nur vom Erstbesitzer gefahren, für DM 13 500.– zu verkaufen. Angebote unter 5889 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5229/1452

STUDEBAKER

Studebaker-Sport, Modell 1955, Hardtop, hellblau/dunkelblau, Servo-Lenkung, Automatic, Heizung, ca. 60 000 km, ab 1. Dezember preiswert zu verkaufen! René J. N. Populaire, Heidelberg-Hegenichhof, Saratogadrive 2. 5227/1452

IMMOBILIEN

In Neapel eingeführter Automobil-Händler, Besitzer eines geräumigen und modernen Lokals, 1000 qm, in zentraler Geschäftslage, geeignet für Automobil-Agentur, würde vermieten oder sich mit einem Handelsunternehmen zusammenschließen, das seiner Tätigkeit entspricht. Schreiben an **Salvatore Carrino, Via Polveriera No. 38, Napoli, (Italia).** 5205/1450





GEPÄCKTRÄGER „die neue Form"
rostfrei chromatisiert, zu allen bekannten Wagentypen, fix in Regenrinne abgepaßt.

VW Reklame	100/75 cm	59.–
VW flach (Bild)	100/84 cm	69.–
VW flach (Bild)	100/104 cm	85.–
Lloyd, Goggo, Fiat 600		59.–
Opel Rekord, Simca		68.–
Ford Taunus, Fiat 1100		72.–
Opel Caravan		ab 120.–
VW Bus		ab 132.–

VW-Heck als SKI- und GEPÄCKTRÄGER nur DM 49.–

Erhältlich im Autozubehörhandel. Gratisprospekt: **Robert Ochsner GmbH.,** Autogepäckträgerfabrikation Konstanz, Turnierstr. 19

Fortsetzung von Seite 23

MERCEDES-BENZ 219 (HYDRAK)

hebel kommt, vollends im Winter mit dem Mantelärmel. Dann jault natürlich der Motor auf. Man darf gespannt sein, welche Aufnahme der Hydrak auf dem Markt finden wird. Stehen die einen jeder solchen Automatik uninteressiert gegenüber, weil sie das Kupplungspedal nicht fürchten, so machen andere Bedenken laut, ob die Automatik nicht Leistungsverlust und höherem Kraftstoffverbrauch gleichzusetzen sei. Bei mechanischer Anfahrkupplung ist keines von beiden zu befürchten, beim Hydrak mit Flüssigkeitsanfahrkupplung sind die Bedenken größer als die Auswirkung. Über die absolute Größe des Leistungsverlustes durch Schlupf sind Messungen beim 220 S angestellt worden. Danach sind Leistungsverluste bei Vollgas in der Praxis (I. Gang bei 10 km/st) von etwa 9 % zu berücksichtigen, die aber mit zunehmender Geschwindigkeit abnehmen und im oberen Grenzbezirk jedes Ganges auf uninteressante Werte in der Größenordnung von 1,5 % abfallen. Auch diese Betrachtung ist noch praxisfremd, denn in Wahrheit wird ja nicht stets mit Vollgas gefahren. Beobachtet man den Leistungsverlust bei den Leistungen, wie sie zum Überwinden der Fahrwiderstände nötig sind, so bleibt er bis hinauf zur Höchstgeschwindigkeit unter 2 % (was mit den besagten 98,5 % Wirkungsgrad der Kupplung in Einklang steht).

Die Höchstgeschwindigkeit wurde zu 148 km/st ermittelt, und das deckt sich mit der Werksangabe für den 219 ohne Hydrak. Die Beschleunigungszeiten ab Stand sahen wie folgt aus: auf 60 km/st in 6,5 sec, auf 80 km/st in 11,5 sec, auf 100 km/st in 17 sec, auf 120 km/st in 26 sec und auf 140 km/st in 42,5 sec. In Heft 17/56 waren folgende Beschleunigungszeiten festgestellt worden: 6/10/16/26/45 sec, anläßlich eines weiteren 85 PS-219-Testwagens 8/12,5/18/26,5/44,5 sec, jeweils bei gleichfalls 148 km/st Spitzengeschwindigkeit. Inzwischen kam der 219-Motor durch Anheben der Verdichtung auf 8,7 : 1 auf nominelle 90 PS. Sofern man Beschleunigungsmessungen überhaupt vergleichen darf (zumindest die Witterungsverhältnisse können nicht immer dieselben sein), könnte man sagen, daß der Hydrak-219 allenfalls im Bereich bis 100 km/st leicht unterlegen ist. Nach Werksangaben sollen sich Beschleunigung und Spitzengeschwindigkeit überhaupt nicht verändern, die Beschleunigung eher noch besser sein, (wo die Anfahrkupplung mit Schlupf arbeitet, ist ja die Motordrehzahl und damit die Motorleistung höher als bei Normalkupplung). Unterschiede müssen freilich im Kraftstoffverbrauch zu beobachten sein. Nach sehr eingehenden Werksversuchen beträgt der Mehrverbrauch allenfalls 0,3–0,4 Liter/100 km. Das mag darauf zurückzuführen sein, daß bei viel Schlupf der Motor eher in einem günstigen Verbrauchsbereich arbeitet als beim Quälen in unteren Drehzahlen kleinen Drehmoments. Der Testverbrauch betrug 12,75 Liter/100 km mit Teilverbräuchen zwischen 10,9 und 14 Liter/100 km. Ausgesprochene Schlupfbereiche wird man automatisch schon wegen unzulässiger Erwärmung der Kupplung vermeiden.

Die Ölkupplung enthält 1,5 Liter Öl (Transmission-Fluid-Getriebeöl A); ein Ölwechsel ist nicht notwendig, nur die Kontrolle des Ölstandes (alle 4000 km anläßlich der sowieso fälligen Inspektion). Bei festgebremstem Wagen darf der Motor trotz Vollgas nur 1550–1600 U/min erreichen („Festbremsdrehzahl"). Alle 8000 km sind die Gitterbleche zu reinigen, welche den Kühlluftzu- und -austritt am Kupplungsgehäuse abdecken, wie auch ein sauberer Motor die Gefahr beseitigt, daß Öl- und Schmutzteilchen in der Kühlluft die Schaltkupplung in ihrer Funktion beeinträchtigen. Es versteht sich wohl am Rande, daß solche Dinge wie auch die eventuell notwendigen Einstellungsarbeiten der Mercedes-Werkstätte überlassen bleiben. Der Wartungsaufwand ist nicht größer als bei der Normalkupplung. Bei großer Kälte wird das Hydrauliköl natürlich sehr zäh sein, so daß es sich dann empfiehlt, das Ganze vor Beginn der Fahrt in Getriebeleerlaufstellung erst warmlaufen zu lassen.

Insgesamt erwies sich der Hydrak als vollkommene Kupplungsautomatik, narrensicher in der Funktion und trotzdem nicht langweilig für den, der auf fahrtechnische Feinheiten Wert legt. Es wäre zu wünschen, daß dieser Automat eines Tages auch den Käufern der schwächeren Mercedes-Typen zur Verfügung steht, was wohl nur eine Frage des Anbaus bzw. des Platzbedarfs ist. Allenfalls der 180 D mit dem dieseleigenen geringen Ansaugunterdruck dürfte Schwierigkeiten machen, die aber sicher nicht unüberwindlich sind, denn ein Unterdruckspeicher ist bei der Hydrak ohnehin schon vorhanden, und der Saxomat im DKW 3=6 wird ja mit dem ähnlich benachteiligten Zweitakter auch fertig.

Dipl.-Ing. W. Buck

UNTERRICHT u. AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Nordring 15, **Gütersloh/W.**, Ruf 45 66
Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

Ihre Ausbildung als Fahrlehrer durch Fahrl.-Fachschule Seela, Braunschweig, Steinweg 5. 5199/1450

Vorbereitung zur
Fahrlehrerprüfung
Lehrgangsbeginn April, 5 Monate. DM 700,—. Ausbildung freitags ab 17 Uhr und samstags ganztägig. Teilnehmerzahl beschränkt.
FAHRSCHULE AM RING, Nürnberg, Frauentorgraben 43-45, Ruf 24425 und 61625

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG** **Führerscheinferienkurse seit 1937** Fahrschule **Bode, Seesen/Harz.**

Fahrlehrer-Fachschule
Dipl.-Ing. Paulsen, Pinneberg
Tangstedterstraße 22
Ausbildung
durch Lehrgang (17 Tage) und/oder Fernkursus Prospekt kostenlos

VERSCHIEDENES

Stahlblechgaragen, ca. **DM 25.–** monatliche Abzahlung, Auto-Egen, Hamm i. Westf., Postfach 131.

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für Kfz-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Jahrgänge „das AUTO, MOTOR und SPORT" und „das MOTORRAD" 1950–57, auch Einzelhefte, sehr preiswert. Toni Lackerbauer, Traunstein (Obb.), Zeppelinstr. 6. 5226/1452

FREILUFTGARAGEN Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere. DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte**



AUTO-HEIZKISSEN DM 21.-; dopp. DM 43.-; Heizdecke DM 40.–
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung, Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

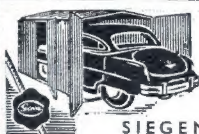
Wohnanhänger selber bauen! Gewicht 350 kg. Kein Gerippe. Prospeke duch L. Penners, Köln-Bickendorf 1, Postfach 18.



PRISMENGLÄSER
Neue Modelle mit überragender Leistung für Reise, Sport, See, Hochgebirge, Jagd- und Nachtgläser, alles zur Ansicht, 6 bis 12 Monatsraten.
E. FROELICH · Kassel-Wilhelmshöhe 4



Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichsgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 5203/1450



WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorrad-ständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 67

VW- und GHIA-FAHRER
sind begeistert über den patentierten
JUDSON-KOMPRESSOR
● Wesentlich höhere Spitzenleistung ● Rasante Beschleunigung ● Enorme Bergfreudigkeit ● Weniger Schalten ● Höhere Reisedurchschnitte ● Größere Elastizität in allen Gängen und das bedeutet: Genußvolleres Fahren und mehr Sicherheit im Verkehr!
Ermäßigter Winterpreis DM 550.-
Prospekte und Gutachten vom Alleinimporteur:
JUDSON-MUNZ
Göppingen - Poststraße 44 - Fernruf 33 33 und 68 80

Rad-Zierringe, 13" u. 15" für alle Pkw., eloxiert DM 6.50; **Speichenblenden**, mit Rudgeverschluß 13" DM 32.–, 15" DM 37.–; **Zierscheiben**, Chrom, für 12 M/15 M DM 13.–; eloxiert für VW DM 8.50. Nachnahmeversand: H. Bromert, Köln, Merheim, Hohensyburgstr. 98. 5204/1450

Infolge fehlender Kapazität suchen wir
Produktionsmöglichkeiten
(Holzbearbeitung) für unseren faltbaren
Wohnwagenanhänger (D. B. G. M.).
Zuschriften unter 5880 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5208/1450

Stufenloses Zahnradgetriebe, ohne Kupplung steuerbar vom Nullpunkt bis zum Größtwert, in Lizenz zu vergeben. **Kein Schaltwerk!** Angebote unter 5878 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5200/1450

BARDAHL VERSAND BARDAHL BERLIN BUNDESALLEE 115/17

1,5 l-Masch., 10 000 km, **1,5 l-S-Masch.**, werksüberholt, 0 km, zu verkaufen. Angeb. unter 5872 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042 5184/1449

STELLENGESUCHE

Suche Stellung als Kundendienst-Fahrer, möglichst Kühlschrank- oder Maschinen-Branche! Beruf Betriebsschlosser mit guten Kenntnissen in anderen Metallberufen. Eigener Pkw. Horst Mieleng, Wülfinghausen, Post Eldagsen (Hannover). 5224/1451

AUTOMOBILINDUSTRIE:
Kaufmann der Branche, z. Z. im Ausland tätig, in bedeutendsten Werken des In- und Auslandes geschult, mit reichen Erfahrungen auf allen einschlägigen Gebieten, mit nachweisbaren Erfolgen speziell im Export infolge persönlicher Kenntnis der wichtigsten Märkte,
sucht passenden, verantwortungsvollen Wirkungskreis in der Industrie. 49 Jahre, verh., Engl./Franz. und reichem technischen Wissen; beste Referenzen.
Angebote unter 5888 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 5225/1452

Nutzen Sie Ihren Vorteil im Wettbewerb
durch gezielte und erfolgsichere Werbung
in der *Fachzeitschrift*



3a

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/1226 Indien. Kraftfahrzeugersatzteile, Kolbenringe, Ventile, Kupplungsscheiben, Bremsbeläge, Zündkerzen, Hupen, Kugel- und Rollenlager, Garagenwerkzeuge. Korrespondenz: englisch.

A/1227 Iran. Personen- und Lastkraftwagen, Fahrzeugreifen und -schläuche, Ersatzteile für Personenkraftwagen. Korrespondenz: deutsch.

A/1228 Südafrikanische Union. Gebrauchte Kraftfahrzeuge. Korrespondenz: englisch.

A/1229 Thailand. Kraftwagenersatzteile und -zubehör, überzählige Heeresfahrzeuge einschl. Ersatzteile, neu und gebraucht, überzählige Jeeps aus Heeresbeständen einschl. Ersatzteile, neu und gebraucht, Motoren für Personen- und Lastkraftwagen, neu und gebraucht. Korrespondenz: englisch.

A/1230 Türkei für Griechenland. Kraftwagenersatzteile und -zubehör. Korrespondenz: deutsch.

A/1231 Ägypten. Plattenisolatoren (oder Plattenschneider) und leere Gehäuse für Auto-Akkumulatoren. Korrespondenz: französisch.

A/1232 Schweden. Autobedarf, geeignet für Postversandgeschäft. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1233 England für Ubersee. Je 25 Zugmaschinen und Anhänger, wie sie auf Flugplätzen verwendet werden (es soll sich um 5-t-Anhänger mit 4 Gummirädern handeln). Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1234 Peru. Neuheiten für die Autobranche. Korrespondenz: deutsch. (Auch Vertretungen.)

A/1235 Indien. Autoteile wie: Räder, Kühler, Bereifungen, Gangschaltungen, elektr. Autohupen, Schmiervorrichtungen, Zündkabel, Teile für Mercedes-Dieselmotoren, Garagenausrüstungen. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1236 Philippinen. Autoersatzteile und Zubehör. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1237 USA. Ersatzteile für moderne europäische Kraftwagen. Korrespondenz: englisch.

A/1238 Marokko. Gebrauchte Kraftwagen, Lastwagen mit Dieselmotoren. Korrespondenz: englisch.

A/1239 Schweden. Ersatzteile für Motorfahrzeuge. Korrespondenz: englisch.

A/1240 Belgien. Ersatz- und Zubehörteile für Autobatterien (Akkumulatorenplatten usw.). Korrespondenz: französisch.

A/1241 Syrien. Ersatzteile für Personenkraftwagen, Lastautos, Traktoren. Korrespondenz: französisch.

A/1242 Costa Rica. Lkw- und Pkw-Reifen. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1243 Australien. Neuheiten für den Autofahrer. Korrespondenz: deutsch. (Auch Vertretungen.)

A/1244 Holland für Niederlassung in Montevideo. Diesel-Einspritzpumpen, -düsen. Korrespondenz: deutsch.

A/1245 England. Fahrzeugersatzteile und Zubehör für englische und amerikanische Fahrzeuge: Anlasser, Generatoren, elektr. Einspritzpumpen, Voll-Regulierer, Stirnlampen. Korrespondenz: englisch.

A/1246 Zypern. Autoersatzteile. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1247 Ceylon. Autoersatzteile und Zubehör, auch Elektrikteile. Korrespondenz: englisch.

VERTRETUNGEN

A/1248 Norwegen. Geräte aller Art für Benzintankstellen. Gesucht werden vor allem Erzeugnisse, die in Norwegen zusammengesetzt oder vervollständigt werden können. (Alleinvertretung.) Korrespondenz: deutsch.

A/1249 Australien. Elektroteile für den „Volkswagen" wie Verteiler, Generatoren, Starter, Beleuchtungseinrichtungen und -teile, Armaturen und Zubehörteile für ausländische Wagen. Korrespondenz: englisch.

A/1250 Griechenland. Kraftfahrzeuge. Korrespondenz: englisch, französisch.

A/1251 Griechenland. Personen- und Lastkraftwagen mit Petroleum-, Benzin- und Dieselantrieb, neu und gebraucht. Korrespondenz: englisch.

A/1252 Ghana. Auto-Ersatzteile und Zubehör. Korrespondenz: englisch.

A/1253 Portugal. Kleinautos mit 3 oder 4 Rädern. Korrespondenz: portugiesisch.

A/1254 Schweden. Fahrzeugersatzteile. Korrespondenz: deutsch.

Neue Bücher

88 Millionen

Das Automobil in unserer Zeit. Von Eduard Probst. Verlag Paul Müller, München 2, Hirtenstr. 26. 300 Seiten DIN A 5, 80 Fotos und viele Zeichnungen, Ganzleinen DM 12.–.

Zahlen sagen heutzutage nichts mehr, wenn man nur an die 28 000 km/st des Sputnik denkt, und darum erscheint uns der Titel dieses Buches auch unglücklich gewählt. Eine Zeit, die mit Statistiken regiert und erdrückt wird, will von Zahlen nicht mehr viel wissen. Im Inhalt geht der Verfasser dann mit ihnen auch sparsamer um, er hält sich an den Untertitel und versucht, die Bedeutung des Automobils in unserer Zeit allgemein zu umreißen. Dazu gehören Kapitel über Automobil-Geschichte, über Technik, Sport und über Straßenverkehrsfragen und eine bebilderte Aufzählung der 80 wichtigsten Personenwagen. Hinzu kommt ein Autonamenlexikon und ein allgemeines Register. Das Buch ist sorgfältig zusammengestellt und vermag jemandem, dem die Welt des Automobils noch ganz fremd ist, einen Begriff zu geben. Eigene oder neue Gedanken findet man freilich wenig darin, auch in den Ausführungen über Teste, über „Was nicht in Prospekten steht" oder über Zukunftsmöglichkeiten beschränkt sich der Verfasser auf das etwas ermüdende Wiederholen bekannter Gedankengänge. Immerhin kann man ihm attestieren, daß er die Materie kennt und dem Leser kein falsches Bild vermittelt. R. S.

Ate Bremsen-Handbuch

Herausgegeben von der Firma Alfred Teves KG, Frankfurt a. M., Rebstöcker Straße 41–53. 184 Seiten DIN A 5, steifer Pappeinband.

Der führende deutsche Bremsenhersteller gibt mit diesem Handbuch einen erfreulich klaren Überblick über die moderne Bremstechnik. Von Werken herausgebrachte Handbücher haben den meisten übrigen technischen Publikationen gegenüber den Vorzug, auch wirklich den neuesten Stand der Dinge wiederzugeben. Was man dort nicht findet, existiert normalerweise auch nicht. Es stimmt traurig, daß von Ate ein Tandem-Hauptzylinder für hydraulische Zweikreis-Bremsanlagen für Personenwagen fertigentwickelt ist, aber nirgendwo bisher serienmäßig eingebaut wird. Über die Scheibenbremse drückt man sich sehr vorsichtig aus, indem man darauf hinweist, daß bei keiner Bremse alle bei voller Bremskraft entstehende Wärme sofort abgeleitet werden kann, sondern daß eine gewisse Wärmespeicherfähigkeit vorhanden sein muß, für die die Trommelbremse günstigere Voraussetzungen bietet. Erfreulich ist, daß es nun durchsichtige Bremsflüssigkeitsbehälter gibt. Ebenfalls vernünftig erscheint uns die Abschaffung des Wortes „Schrecksekunde" bei der zeitlichen Aufteilung des Bremsvorganges in vermeidbare Schreckzeit, unvermeidbare Reaktionszeit, subjektiv beeinflußte Betätigungszeit, Ansprechzeit des Bremssystems und Bremsung. Recht brauchbare Gedanken finden sich auch unter „Binsenwahrheiten über die Bremse". Wir haben den Eindruck, daß diese Binsenwahrheiten noch nicht überall bekannt sind! R. S.

VDA-Autotypentabelle

30. Ausgabe 1956/57, Umschau-Verlag, Frankfurt a. M., Stuttgarter Straße 20–22. Einzelstück DM 12.–.

Die Typentabellen ergänzen das Grundwerk der Autotypenblätter des Verbandes der Automobilindustrie und ermöglichen einen schnellen und genauen Überblick über die technischen Daten der einzelnen Typen. Es liegen vier Tabellen mit den Daten für Personen-, Kombinations- und Lieferkraftwagen, für Lastkraftwagen, für Straßen- und Sattelzugmaschinen, Omnibusse und Oberleitungsomnibusse und für Anhänger vor.

Schriftenreihe der Bundesverkehrswacht

Drucksache Nr. 20: „1,8 Milliarden Schaden verursachten die Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1955" von Dr. Herbert Hosse. Drucksache Nr. 21: „Gefährliche Verkehrsunfallursachen: Vorfahrtverletzungen und Überholfehler" von Ernst Meyer. DIN A 5, broschiert DM 1.20.

In der Broschüre „1,8 Milliarden Schaden verursachten die Straßenverkehrsunfälle 1955" sind die wichtigsten statistischen Zahlen über Personen- und Sachschäden für das Jahr 1955 zusammengestellt und durch Schaubilder verdeutlicht. Es soll damit eine Vorstellung über die Höhe der Kosten ermöglicht werden, die durch Verkehrsunfälle entstehen. Zu den reinen Schadenskosten wurden hier auch noch die Kosten für Rechtsstreitigkeiten gerechnet.

Direktor Ernst Meyer, Vorstandsmitglied der Allianz Versicherungs-AG. und des HUK-Verbandes, verfaßte die Abhandlung über Vorfahrtverletzungen und Überholfehler. Er stützt sich hierbei naturgemäß auf das Material, das einer großen Versicherungsgesellschaft durch ihre Tätigkeit zur Verfügung steht. Er schlüsselt dabei die Fälle, wo es durch Vorfahrtverletzungen und Überholfehler zu Unfällen kam, weiter auf, untersucht die jeweiligen Voraussetzungen und die Möglichkeiten zur Verringerung der dadurch entstehenden Unfallgefahren.

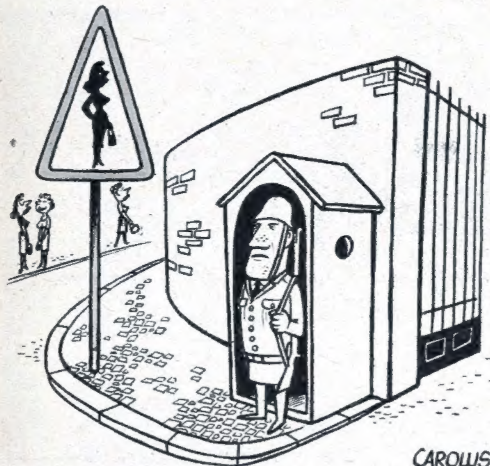
Beilagenhinweis

Einem Teil unserer heutigen Ausgabe liegt ein Prospekt der Dr. med. Emmel GmbH., (16) Freiensteinau, bei, den wir unsern Lesern zur besonderen Beachtung empfehlen.

Die letzte Seite

Subventionen

„Die Bundesbahn wünscht, grundsätzlich keine Subventionen zu erhalten." Diese sehr klaren Worte sagte der erste Präsident der Deutschen Bundesbahn, Professor Oeftering, in einem Interview mit einer großen Frankfurter Zeitung. Auch das, was Oeftering in diesem Zusammenhang weiter sagte, verdient Beachtung, und zwar eine durchaus positive Beachtung. Oeftering trennte ganz entschieden die politischen Auf-



gaben des Bundes, also die einwandfrei betriebsfremden Lasten, von den wirtschaftlichen Aufgaben der Bundesbahn. Der Präsident scheute auch nicht vor unpopulären, aber durchaus sinnvollen Äußerungen zurück, als er betonte, daß nach Abnahme der betriebsfremden Lasten und der Kosten für die Beseitigung von Kriegsschäden das verbleibende Defizit nicht durch den Bund, also durch die Steuerzahler, sondern über die Preise, durch die Verkehrsnutzer, ausgeglichen werden muß. Man kann selbstverständlich darüber streiten, ob der noch vorhandene Nachholbedarf bei der Bundesbahn subventioniert oder von dem Unternehmen bezahlt werden soll. Man kann auch darüber streiten, ob eine auch gelockerte Gemeinwirtschaftlichkeit des staatlichen Verkehrsträgers noch sinnvoll ist und wie sie kostenmäßig verkraftet werden soll. Das Interessante und Beachtenswerte dieses Interviews liegt aber zweifellos darin, daß sich der erste Präsident der Bundesbahn ausdrücklich gegen die bisher gepflegte Subventionspolitik ausgesprochen hat, und man darf gespannt darauf sein, inwieweit die Führung der Bundesbahn nach diesen Richtlinien in Zukunft arbeiten wird. ZAV

Hör auf

Vor nicht langer Zeit schlug ein Leser dieser Zeitschrift vor, den Spruch „Hör auf deine Frau, fahr vorsichtig!" abzuwandeln in „Hör auf! Deine Frau fährt vorsichtiger!". Einem andern Leser fiel jetzt auf, daß mit diesem Schlagwort ein großer Teil der Autofahrer überhaupt nicht berücksichtigt wird. Er erwähnte es in einem Brief und schrieb dazu an den Rand: „Ich bin Junggeselle!"

Prämienerhöhung in der Haftplichtversicherung?

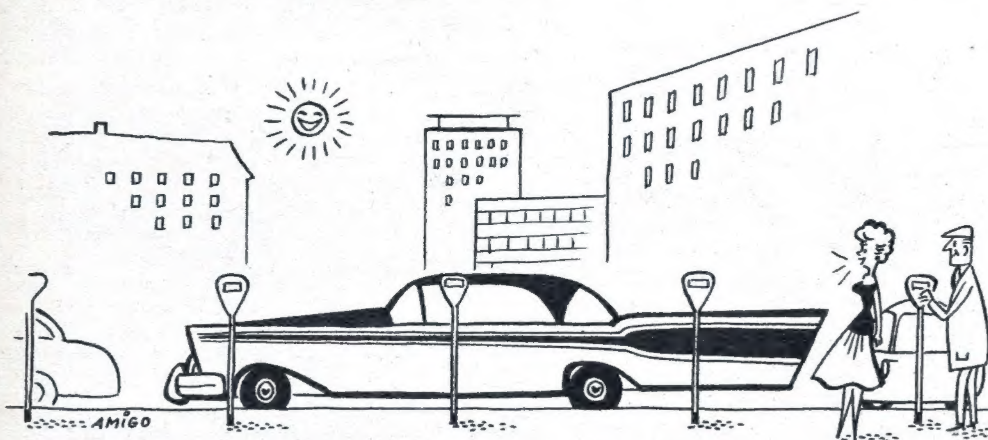
Mit unserer heutigen Haftpflichtversicherung ist wohl niemand zufrieden – außer solchen, welche im Wege der Rentenpsychose oder auf andere Weise die Zwangsversicherung zu ihrem geldlichen Vorteil zu benutzen wissen. Die Kraftfahrer können vor allem auch die Zusammenlegung der freiwilligen und riskanten Kaskoversicherung mit der zwangsweisen Haftpflichtversicherung nicht verstehen (in Sachen Bonus).

Der anständige und einigermaßen vom Glück begünstigte Kraftfahrer, dem, wie z. B. dem Schreiber dieser Zeilen, der Unfallteufel über ein halbes Jahrhundert lang fernblieb, der fühlt ein Mißbehagen über offensichtliche Mißbräuche in der Haftpflichtversicherung und möchte gern, daß diese gelindert werden. Die „Aufsichtsbehörde" dürfte dazu allerdings nach jahrzehntelanger Erfahrung keineswegs geeignet sein.

Da sei aus dem Gedächtnis ein uralter und, soweit dem Schreiber dieser Zeilen bekannt, noch nie mit guten Gründen abgelehnter Vorschlag zum Leben erweckt: Wenn alle Haftpflichtversicherungsgesellschaften einen gegenseitigen ehrlichen Auskunftsdienst organisieren und nach dem ersten haftpflichtträchtigen Unfall (über 1000 DM) die Prämie nicht nur bei der betroffenen Gesellschaft, sondern bei allen Gesellschaften für den Pechvogel oder Leichtfuß um die Hälfte, nach dem zweiten Unfall auf das Doppelte erhöhen usw., dann dürfte sich die Zahl der Pechvögel stark verringern. Warum geht das nicht? Wa. O.

Nicht auf die lange Bank

Dieser Tage wurde bei einer Fachdebatte ein Punkt unter vielen anderen genannt, der Hervorhebung verdient: Man regte an, die Blinkleuchten nachts weniger hell zu schalten als am Tage – was sich ohne weiteres mit der Hauptbeleuchtung kuppeln läßt. Diese Anregung sollte baldmöglich in die Tat umgesetzt werden. Ohnehin gibt es um die Blinker einige Unerfreulichkeiten, so vor allem ihre bei jedem Wagentyp andere Lage und oft ihr Hineinblenden ins Fahrerblickfeld, obenan steht aber – vor allem im eng aufgeschlossenen Stadtverkehr – die Beanstandung, daß die kleinflächigen, hoch liegenden und grell leuchtenden Blinker den Hinterherfahrenden blenden; man kann sie – wie auch die oft viel zu hellen Stopplichter – bekanntlich regelrecht als Rückfahrscheinwerfer benutzen. Vielleicht läßt sich die vorgeschlagene Umschaltung sogar vermeiden, wenn man endlich zu den großflächigen Blinkern amerikanischer Art übergeht. Auf jeden Fall liegt hier ein Problem vor, das nicht auf die lange Bank gehört. Denn die kleinen Dinge sind es, die in ihrer Masse die Nerven belasten! Si



„Ein Glück, daß wir nicht so einen Riesenkasten haben!"

das AUTO MOTOR und SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 67140 und 67149, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. — Printed in Germany. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90 ab 1. Januar 1958; Ausland: DM 41.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Dresdner Bank AG., Freiburg im Breisgau; Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 Millimeter breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 Anzeigen mit 20% Rabatt.





Geheimnisvolle Wegweiser

Was steckt dahinter?

Ja — eigentlich nicht viel mehr
als der gute alte Brauch, jedem Neugeborenen
einen Namen zu geben: seinen
Beinamen.

Aber was sagt er schon?
Vielleicht ist er sehr klangvoll,
vielleicht sogar außergewöhnlich.
Zum Begriff aber wird er erst in Verbindung
mit dem „Familiennamen"

So sind auch
die Beinamen von Motoroelen
noch keine Wertbegriffe an sich.
Sie sind zunächst nur Kennzeichen
zur Unterscheidung bestimmter Sorten mit
unterschiedlicher Zweckbestimmung.

Auch bei den CALTEX-Oelen ist das so.
Allein der gemeinsame Markenname CALTEX
ist das zuverlässige Gütezeichen für eine Reihe
verschieden zusammengesetzter
und gekennzeichneter
Oelsorten.

Und hier die Nutzanwendung:

Die Zusammensetzung von Motoroel wird in erster Linie von der unterschiedlichen Beanspruchung im Motor her bestimmt. Dementsprechend verwenden Sie am besten

Für 4-Takt-Benzin-Motoren:
ADVANCED CALTEX MOTOR OIL, das HD-Oel für Vergaser-Motoren, oder — zu jeder Jahreszeit und für alle Motoren richtig — das weltbewährte Mehrbereichsoel ADVANCED CALTEX 10 W - 30 SPECIAL MOTOR OIL.

Für 2-Takt-Motoren:
CALTEX MOTOR OIL 2 T (auch als selbstmischendes Oel).

Für Diesel-Motoren:
CALTEX RPM DELO Special, das HD-Oel für Dieselmotoren.

Alle diese Caltex-Sorten sind Schmierstoffe, die zu den besten in der Welt zählen. Dafür bürgt nicht nur die selbstverständliche Verpflichtung, Rang und Namen einer Weltmarke täglich neu zu bestätigen — dafür bürgen auch die fast unbegrenzten wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten der großen CALTEX-Organisation



Mister CALTEX meint:
„Wie man sich bettet, so liegt man!" — Mit dem CALTEX-Mehrbereichsoel „liegen" Sie immer richtig!



Die Mineraloel-Weltmarke — jetzt auch in Deutschland